Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Коммунистическая партия Советского Союза

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза

Год издания 48-й
№ 214 (14973) | Воскресенье, 2 августа 1959 года | ЦЕНА 30 КОП.

Сегодня, в День железнодорожника, советский народ горячо приветствует славных тружеников стальных магистралей.

Президиум Верховного Совета СССР присвоил 195 работникам железнодорожного транспорта высокое звание Героя Социалистического Труда. 4.746 железнодорожников награждены орденами и медалями СССР.

К новым успехам в труде, в борьбе за досрочное выполнение заданий семилетки, за технический прогресс, товарищи железнодорожники!

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Сегодня, в День железнодорожника, советские люди чествуют один из передовых и многочисленных отрядов нашего славного рабочего класса. Указом Президиума Верховного Совета СССР высокое звание Героя Социалистического Труда присвоено 195 лучшим железнодорожникам страны. Среди них — рабочие, инженерно-технические работники, ученые, инициаторы многих замечательных начинаний. Большое число железнодорожников награждено орденами и медалями.

Постоянная забота партии о дальнейшем техническом совершенствовании транспорта, доблестный труд железнодорожников, стремящихся быстрее претворить в жизнь поставленные партией задачи, приносят свои плоды. Наш железнодорожный транспорт находится на крутом подъеме. Он удовлетворяет неуклонно возрастающие потребности страны в перевозках грузов и пассажиров.

Бурные темпы развития народного хозяйства в семилетке потребуют дальнейшего значительного увеличения перевозок. В 1965 году грузооборот железных дорог составит 1.800—1.850 миллиардов тонна-километров. *Это больше, чем перевозят сейчас железные дороги всего мира, и вдвое больше объема перевозок в США.* Почти 90 процентов всего прироста перевозок железнодорожникам предстоит освоить за счет *повышения производительности* труда на основе технической реконструкции транспорта. И главным направлением здесь являются электрификация дорог и внедрение тепловозной тяги, оснащение станций и участков совершенными средствами автоматики и телемеханики, комплексная механизация производственных процессов.

Намеченная партией программа технического перевооружения железных дорог успешно претворяется в жизнь. На наших глазах меняется облик стальных магистралей. В Сибири и на Урале, в Донбассе и Прибалтике — повсюду выстраиваются вдоль пути опоры контактной сети: на смену паровозам приходят электрические локомотивы. Все большее распространение получают тепловозы. Уже сейчас эти новые виды тяги выполняют более трети всего грузооборота. А за семилетие эта цифра возрастет до 85—87 процентов. Зажигаются на перегонах огни автоблокировки, а на станциях появляются пульты электрической централизации стрелок. На грузовых дворах становится все больше кранов, автопогрузчиков и других машин и *механизмов. Идет великое наступление новой техники.*

Меняется облик стальных магистралей, меняется и характер труда людей, уклад их жизни. Современный железнодорожник — это рабочий нового типа, человек, отлично овладевший техникой, жадно тянущийся к знаниям, энергичный, пытливый, непримиримый к малейшим недостаткам, мешающим творческому труду. Как и все советские люди, труженики транспорта полны решимости внести достойный вклад в дело строительства коммунизма. Во имя этой великой цели трудятся они не покладая рук.

Широко развернулось на железных дорогах соревнование за досрочное выполнение заданий семилетки. В этом соревновании рождаются новые патриотические начинания, люди поднимаются на большие дела. Известный своими новаторскими традициями коллектив Основянского отделения Южной железной дороги начал борьбу за увеличение полезной работы локомотивов. Как только на отделение пришли электровозы, основянцы составили уплотненный график оборота машин и довели их пробег до тысячи километров в сутки.

Пример основянцев всколыхнул всех железнодорожников. Инициатива новаторов разрослась в массовое движение за увеличение *полезной работы локомотивов,* а значит, за новый объем перевозок.

К этой же цели направлены и усилия машинистов-тяжеловесников. Только за первое полугодие перевезено сверх нормы 652 *миллиона тонн грузов* — на 122 миллиона тонн больше, чем за тот же период прошлого года. Настойчивая борьба локомотивных бригад и диспетчеров за лучшее использование машин позволяет осуществлять возросший объем перевозок, обходясь меньшим парком локомотивов.

Труженики стальных магистралей стремятся не только выполнить и перевыполнить намеченные задания, но и сделать это с наименьшими затратами общественного труда. По инициативе вагонников с сибирской станции Тайга на транспорте начался массовый поход за получение в этом году миллиарда сверхплановых накоплений. Сейчас, когда поход еще в самом разгаре, этот миллиард уже накоплен.

Июньский Пленум ЦК КПСС указал железнодорожникам конкретные пути завоевания новых рубежей, новых высот. Это — широкое применение передовых методов формирования и расформирования поездов, *дальнейшее оснащение дорог средствами* автоматики и телемеханики, увеличение суточных пробегов электровозов и тепловозов, комплексная механизация производственных процессов, особенно погрузочно-разгрузочных работ, а также ремонта и реконструкции пути. С большим воодушевлением принялись труженики стальных магистралей за успешное претворение в жизнь поставленных задач.

Есть на Урале станция Смычка. Энергичный, дружный коллектив этой станции решил за три года своими силами осуществить комплексную механизацию всех производственных процессов. Здесь уже сконструировали и построили электрическую, а потом и пневматическую почту, оборудовали стрелки устройствами для очистки снега, установили механизмы для торможения вагонов при их сортировке. Работники станции Киев-товарный решили к концу этого года, причем тоже своими силами, полностью механизировать все грузовые операции. Коллектив вагонного депо Волноваха, что на Донецкой магистрали, уже переложил на плечи механизмов 85 *процентов трудоемких операций,* причем большинство механизмов и приспособлений вагонники изготовили сами, в своем депо, без дополнительных затрат. В самое ближайшее время этот коллектив *решил завершить полную механизацию* трудоемких процессов.

Таких примеров сотни. На каждом предприятии люди настойчиво ищут и приводят в действие новые резервы, намечают планы внедрения комплексной механизации и автоматизации производства и со всей энергией берутся за осуществление этих планов. В авангарде массового похода за технический прогресс идут коллективы коммунистического труда, славные разведчики будущего. Более 1.200 бригад и смен удостоены на транспорте этого почетного звания, а за получение его соревнуются 33 тысячи коллективов.

С каждым днем растет среди железнодорожников число последователей Валентины Гагановой. По ее примеру многие машинисты и диспетчеры, мастера и бригадиры заводских и деповских цехов переходят на отстающие участки с тем, чтобы вывести их в ряды передовых. Как ярко раскрывается в этом благородном порыве душевная красота советского человека, превыше всего ставящего интересы коммунистического строительства!

Железнодорожники хорошо начали семилетку. Полугодовой план погрузки, значительно больший, чем в тот же период прошлого года, перевыполнен. Производительность труда возросла почти на семь процентов *против задания. Но не в характере* советских людей успокаиваться на достигнутом. Еще не все звенья транспортного конвейера работают безукоризненно четко, не везде крепка государственная и трудовая дисциплина. Многое надо сделать, в частности, по повышению культуры пассажирских перевозок.

В решениях июньского Пленума ЦК КПСС указывается, что главное сейчас — поднять организаторскую работу, партийное и хозяйственное руководство делом внедрения передовой техники. Партийные и профсоюзные организации транспорта призваны мобилизовать усилия каждого коллектива на завоевание намеченных рубежей, энергично поддерживать все новое, передовое, решительно бороться с проявлениями бюрократизма, косности, воспитывать людей в духе высокой дисциплины.

В ускорении технического прогресса на транспорте железнодорожники рассчитывают на более энергичную помощь машиностроителей. Пока что создание новых типов подвижного состава, особенно локомотивов, идет очень медленно. Так, например, начало проектирования мощного электровоза «Н-8» относится к 1951 году, а серийный выпуск налажен только в 1958 году. Больше пяти лет создавался тепловоз «ТЭ-3». В результате машины морально устаревают, *не успев выйти из заводских ворот.* До сих пор нет у нас пассажирских электровозов и тепловозов. Устарела часть оборудования, поставляемого промышленностью для электрифицируемых линий. Все это, *естественно, сдерживает темпы и снижает* эффективность мер по техническому перевооружению железных дорог.

С радостным чувством хорошо поработавших людей, с сознанием честно выполненного долга перед Родиной встречают труженики стальных магистралей свой традиционный праздник. И, от души поздравляя их, отдавая дань уважения их труду, советские люди твердо уверены в том, что железнодорожники добьются еще больших успехов во всенародном соревновании за досрочное выполнение семилетки, за технический прогресс.

К новым славным победам во имя коммунизма, товарищи железнодорожники!

Н. С. Хрущев знакомится с американскими самолетами

Председатель Совета Министров СССР Н. С. Хрущев осмотрел 1 августа на Внуковском аэродроме находящиеся там два американских реактивных самолета «Боинг-707», на которых прибыли в Москву вице-президент США Ричард Никсон и сопровождающие его лица.

Н. С. Хрущева сопровождал посол США в СССР Л. Е. Томпсон.

Между Н. С. Хрущевым и сопровождающими его американскими лицами во время осмотра состоялась оживленная дружеская беседа. В ходе этой беседы Н. С. Хрущев высказал некоторые замечания и дал высокую оценку внутреннему устройству и отделке самолета.

Самолеты осматривали также председатель Государственного комитета Совета Министров СССР по авиационной технике министр СССР П. В. Дементьев, маршал авиации С. И. Руденко, генеральный авиационный конструктор СССР академик А. Н. Туполев, первый заместитель министра иностранных дел СССР В. В. Кузнецов.

(ТАСС).



*

Посещение советскими руководителями выставки «Чехословацкое стекло»

1 августа незадолго до торжественного открытия выставки «Чехословацкое стекло» в Центральном выставочном зале (Манеже) ее посетили товарищи Л. И. Брежнев, Н. Г. Игнатов, Ф. Р. Козлов, А. И. Микоян, М. А. Суслов, Е. А. Фурцева, Н. С. Хрущев, П. Н. Поспелов, Д. С. Полянский. Вместе с ними были министр культуры СССР Н. А. Михайлов, первый секретарь Московского городского комитета КПСС В. И. Устинов и другие.

Советских руководителей встретили посол Чехословацкой Республики в СССР Р. Дворжак, члены чехословацкой правительственной делегации — заместитель председателя правительства Чехословацкой Республики Л. Янковцова (глава делегации), министр школ и культуры Ф. Кагуда, министр потребительской промышленности Б. Махачова-Досталова, уполномоченный ведомства легкой промышленности Словакии М. Грушовский, секретарь Либерецкого обкома Коммунистической партии Чехословакии Л. Лукс, секретарь профсоюза работников потребительской промышленности С. Грзина, директор стекольного завода И. Бушта, а также директор выставки «Чехословацкое стекло» Я. Немец, сотрудники чехословацкого посольства и другие.

На снимке: советские руководители осматривают выставку.

Фото А. Устинова.

Отъезд товарища Хо Ши Мина из СССР

1 августа отбыл на родину находившийся в Советском Союзе на отдыхе председатель ЦК Партии трудящихся Вьетнама, президент Демократической Республики Вьетнам товарищ Хо Ши Мин.

За время своего пребывания в СССР со 2 июля по 1 августа товарищ Хо Ши Мин побывал в ряде союзных республик, а также *в Крыму и на Черноморском побережье* Кавказа.

Товарищ Хо Ши Мин посетил ряд промышленных предприятий, крупных строек, совхозов, колхозов. Во время своей поездки *он встречался с руководящими* работниками союзных республик, имел много теплых, сердечных бесед с работниками, с членами бригад коммунистического труда и колхозниками, специалистами совхозов и сельскохозяйственных научных учреждений, молодежью и пионерами.

Советские люди горячо, по-братски приветствовали товарища Хо Ши Мина и просили его передать горячий привет героическому вьетнамскому народу.

—о—

Пять миллионов пудов хлеба сверх плана

КРАСНОДАР, 1. **(Корр. «Правды»).** Соревнуясь за достойную встречу очередного Пленума ЦК КПСС, труженики сельского хозяйства Кубани взяли обязательство сдать государству сверх плана 8 миллионов пудов зерна. Слово у кубанцев не расходится с делом.

Впереди идет Приморско-Ахтарский район. За последнюю пятидневку июля колхозники этого района вывезли на приемные пункты около 150 тысяч пудов хлеба. Продажу зерна сверх плана ведут также Выселковский, Калининский, Крымский и другие районы края.

Всего в закрома Родины уже засыпано *дополнительно к плану* 5.200 *тысяч пудов* первосортной кубанской пшеницы.

—о—

НА УБОРКУ ЦЕЛИННОГО УРОЖАЯ

ВОРОНЕЖ, 1. **(Корр. «Правды»).** Сегодня от перрона Воронежского вокзала отошел необычный эшелон. На многих вагонах крупными буквами было написано: «На целину!». Это отправились на уборку целинного урожая более 900 комбайнеров Воронежской области. Завершив уборку колосовых в своих колхозах и совхозах, они поехали в Алтайский край, где только что созрели хлеба.

Указ Президиума Верховного Совета СССР

О присвоении звания Героя Социалистического Труда работникам железнодорожного транспорта

За выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта, присвоить звание **Героя Социалистического Труда** с вручением ордена **Ленина** и золотой медали **«Серп и Молот»**:

1. **Абакумову** Дмитрию Филипповичу — машинисту паровозного депо Боготол Красноярской железной дороги, Красноярский край.

2. **Аладьину** Ивану Маркияновичу — машинисту паровозного депо Глубокая Юго-Восточной железной дороги, Липецкая область.

3. **Аминову** Махмуту Шаймардановичу — пропарщику цистерн вагонного депо Бензин Уфимской железной дороги, Башкирская АССР.

4. **Андрееву** Борису Михайловичу — машинисту локомотивного депо Краснодар Северо-Кавказской железной дороги, Краснодарский край.

5. **Андреянченко** Ивану Сергеевичу — дежурному по горке станции Батайск Северо-Кавказской железной дороги, Ростовская область.

6. **Антипину** Георгию Васильевичу — машинисту паровозного депо Красноярск Красноярской железной дороги, Красноярский край.

7. **Антюхову** Александру Ивановичу — машинисту локомотивного депо Оренбург *Оренбургской железной дороги,* Оренбургская область.

8. **Артемьеву** Андрею Лаврентьевичу — дорожному мастеру Петровско-Заводской дистанции пути Забайкальской железной *дороги, Читинская область.*

9. **Ахмадееву** Галею Авхадеевичу — машинисту локомотивного депо Курорт Боровое Казахской железной дороги, Казахская ССР.

10. **Аширмурадову** Мамеду — машинисту локомотивного депо Ашхабад Ашхабадской железной дороги, Туркменская ССР.

11. **Байжанову** Сырлыбеку — начальнику Арысского отделения Казахской железной дороги, Казахская ССР.

12. **Батищеву** Борису Михайловичу — машинисту паровозного депо Грязи Юго-Восточной железной дороги, Липецкая область.

13. **Белоскову** Ивану Дементьевичу — мастеру *контрольного* пункта автотормозов вагонного депо Белогорск Амурской железной дороги, Амурская область.

14. **Беште** Василию Порфирьевичу — составителю поездов станции Ковель Львовской железной дороги, Волынская область.

15. **Блаженову** Виктору Григорьевичу — старшему машинисту локомотивного депо Москва-сортировочная Московско-Рязанской железной дороги, г. Москва.

16. **Богверадзе** Григорию Александровичу — старшему машинисту электровозного депо Тбилиси Закавказской железной дороги, Грузинская ССР.

17. **Бещеву** Борису Павловичу — министру путей сообщения СССР.

18. **Братчину** Ивану Петровичу — начальнику станции Клепаров Львовской железной дороги, Львовская область.

19. **Брыналову** Никодиму Васильевичу — начальнику Ясиноватского отделения Донецкой железной дороги, Сталинская область.

20. **Бубнову** Сергею Васильевичу — машинисту паровозного депо Нижний Тагил Свердловской железной дороги, Свердловская область.

21. **Будневу** Николаю Макаровичу — дежурному по горке станции Челябинск Южно-Уральской железной дороги, Челябинская область.

22. **Букову** Ивану Яковлевичу — машинисту тепловозного депо Верхний Баскунчак Приволжской железной дороги, Астраханская область.

23. **Буняеву** Юрию Михайловичу — машинисту паровозного депо Белгород Южной железной дороги, Белгородская область.

24. **Бурмистрову** Сергею Фроловичу — начальнику станции Мурманск Кировской железной дороги, Мурманская область.

25. **Бутусову** Василию Васильевичу — старшему машинисту паровозного депо Рига Латвийской железной дороги, Латвийская ССР.

26. **Ваксеру** Николаю Алексеевичу — газосварщику Астраханского тепловозоремонтного завода, Астраханская область.

27. **Валяеву** Борису Дмитриевичу — старшему машинисту локомотивного депо Вологда Северной железной дороги, Вологодская область.

28. **Варуше** Михаилу Епифановичу — старшему машинисту паровозного депо Волноваха Донецкой железной дороги, Сталинская область.

29. **Васильеву** Ивану Андреевичу — старшему машинисту паровозного депо Бологое Октябрьской железной дороги, Калининская область.

30. **Векшину** Константину Дмитриевичу — машинисту локомотивного депо Нижнеднепровск-Узел Сталинской железной дороги, Днепропетровская область.

31. **Верховодько** Владимиру Михайловичу — мастеру *вагонного* депо Москва-Смоленская Калининской железной дороги, г. Москва.

32. **Вишневскому** Анатолию Николаевичу — старшему машинисту локомотивного *депо Пенза Куйбышевской железной* дороги, Пензенская область.

33. **Воронину** Ивану Яковлевичу — мастеру паровозного депо Пологи Сталинской железной дороги, Запорожская область.

34. **Гаевому** Тимофею Владимировичу — начальнику Полтавского паровозоремонтного завода, Полтавская область.

35. **Галкину** Ивану Ивановичу — машинисту локомотивного депо Саратов-2 Приволжской железной дороги, Саратовская область.

36. **Гергину** Феликсу Анатольевичу — *машинисту паровозного депо Егоршино* Свердловской железной дороги, Свердловская область.

37. **Глазкову** Владимиру Михайловичу — машинисту паровозного депо Основа Южной железной дороги, Харьковская область.

38. **Глушко** Владимиру Петровичу — начальнику Челябинского вагонного депо Южно-Уральской железной дороги, Челябинская область.

39. **Горохову** Михаилу Федоровичу — машинисту паровозного депо Брянск-II Московско-Киевской железной дороги, Брянская область.

40. **Грибанову** Василию Федоровичу — мастеру Перовского завода по ремонту электроподвижного состава, Московская область.

41. **Гундобину** Николаю Алексеевичу — *первому* заместителю министра путей сообщения СССР.

(Окончание на 2-й стр.)

О самоотверженной работе тружеников стальных магистралей, о том, как развиваются наши железные дороги, наглядно рассказывается на Выставке достижений народного хозяйства СССР. В канун Дня железнодорожника особенно оживленно в павильоне «Транспорт СССР».

На снимке: посетители павильона знакомятся с устройством электровоза.

Фото А. Лапина.

Указ Президиума Верховного Совета СССР

О присвоении звания Героя Социалистического Труда работникам железнодорожного транспорта

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

42. **Гурьеву** Николаю Дмитриевичу — составителю поездов станции Кусково Московско-Курско-Донбасской железной дороги, Московская область.

43. **Демидову** Герману Александровичу — машинисту локомотивного депо Петропавловск Омской железной дороги, Северо-Казахстанская область.

44. **Диденко** Владимиру Петровичу — поездному диспетчеру Криворожского отделения Сталинской железной дороги, Днепропетровская область.

45. **Джарбулову** Мухамеди — путевому обходчику Айна-Булакской дистанции пути Казахской железной дороги, Казахская ССР.

46. **Дмитриенко** Ивану Сергеевичу — машинисту локомотивного депо Кавказская Северо-Кавказской железной дороги, Краснодарский край.

47. **Доронину** Александру Федоровичу — старшему машинисту паровозного депо Сосногорск Печорской железной дороги, Коми АССР.

48. **Драгавцеву** Александру Михайловичу — главному конструктору проекта Проектно-конструкторского бюро по проектированию путевых комбайнов Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, г. Москва.

49. **Дрефс** Василию Григорьевичу — составителю поездов станции Новокузнецк-сортировочная Томской железной дороги, Кемеровская область.

50. **Дубровину** Виктору Михайловичу — машинисту паровозного депо Облучье Амурской железной дороги, Хабаровский край.

51. **Дудину** Ивану Никаноровичу — путевому обходчику Курской дистанции пути Московско-Курско-Донбасской железной дороги, Курская область.

52. **Дудкину** Степану Павловичу — бригадиру вагонного депо Топки Томской железной дороги, Кемеровская область.

53. **Егорову** Вячеславу Петровичу — начальнику Свердловской железной дороги, Свердловская область.

54. **Егорову** Ивану Филипповичу — машинисту паровозного депо Кемь Кировской железной дороги, Карельская АССР.

55. **Енину** Петру Семеновичу — поездному диспетчеру Новосибирского отделения Томской железной дороги, Новосибирская область.

56. **Жукову** Николаю Яковлевичу — составителю поездов станции Московка Омской железной дороги, Омская область.

57. **Журину** Ивану Ивановичу — составителю поездов станции Юдино Казанской железной дороги, Татарская АССР.

58. **Завьялову** Григорию Григорьевичу — машинисту паровозного депо Верещагино Свердловской железной дороги, Пермская область.

59. **Загидулину** Зинатуле — путевому обходчику Барнаульской дистанции пути Томской железной дороги, Алтайский край.

60. **Задорожному** Ивану Акимовичу — начальнику Казахской железной дороги, Казахская ССР.

61. **Захарову** Ивану Андреевичу — слесарю Нижнеднепровского вагоноремонтного завода, Днепропетровская область.

62. **Зеленому** Павлу Петровичу — старшему машинисту паровозного депо Коростень Юго-Западной железной дороги, Житомирская область.

63. **Золинову** Владимиру Григорьевичу — машинисту паровозного депо Ульяновск Уфимской железной дороги, Ульяновская область.

64. **Золотайко** Ефиму Петровичу — главному кондуктору Иловайского кондукторского резерва Донецкой железной дороги, Сталинская область.

65. **Золотареву** Константину Яковлевичу — старшему машинисту паровозного депо Узловая Московско-Курско-Донбасской железной дороги, Тульская область.

66. **Иванову** Анатолию Васильевичу — машинисту-инструктору локомотивного депо Минеральные Воды Орджоникидзевской железной дороги, Ставропольский край.

67. **Иванову** Ивану Андреевичу — директору Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта.

68. **Илуридзе** Константину Михайловичу — кузнецу Тбилисского паровозо-вагоноремонтного завода им. И. В. Сталина Закавказской железной дороги, Грузинская ССР.

69. **Кадырову** Абдушукуру — токарю Ташкентского паровозо-вагоноремонтного завода, Узбекская ССР.

70. **Кадырову** Азизу Мавляновичу — начальнику Ташкентской железной дороги, Узбекская ССР.

71. **Калужину** Григорию Владимировичу — старшему машинисту паровозного депо Дебальцево-сортировочная Донецкой железной дороги, Сталинская область.

72. **Камирному** Василию Игнатьевичу — старшему машинисту паровозного депо Гребенка Южной железной дороги, Полтавская область.

73. **Карпешу** Борису Петровичу — машинисту локомотивного депо Курган Южно-Уральской железной дороги, Курганская область.

74. **Киосеву** Владимиру Ивановичу — начальнику службы пути, зданий и сооружений Кировской железной дороги, Карельская АССР.

75. **Кихе** Илье Тарасовичу — мастеру паровозного депо Улан-Удэ Восточно-Сибирской железной дороги, Бурятская АССР.

76. **Клеванцову** Петру Ильичу — начальнику Шадринской дистанции пути Южно-Уральской железной дороги, Курганская область.

77. **Климову** Николаю Григорьевичу — начальнику паровозного депо Красноармейское Донецкой железной дороги, Сталинская область.

78. **Колчеву** Григорию Семеновичу — начальнику Новокузнецкого отделения Томской железной дороги, Кемеровская область.

79. **Кондренкову** Федору Герасимовичу — составителю поездов станции Рузаевка Куйбышевской железной дороги, Мордовская АССР.

80. **Конкину** Алексею Степановичу — старшему дорожному мастеру Московской дистанции пути Московско-Рязанской железной дороги, г. Москва.

81. **Коновалову** Алексею Васильевичу — начальнику Люблинского литейно-механического завода, Московская область.

82. **Коршунову** Михаилу Леонтьевичу — маневровому диспетчеру станции Ленинград-сортировочный Московской Октябрьской железной дороги, г. Ленинград.

83. **Котишу** Гавриилу Ивановичу — начальнику Белорусской железной дороги, Минская область.

84. **Кравцову** Василию Яковлевичу — мастеру паровозного депо Сватово Донецкой железной дороги, Луганская область.

85. **Красницкому** Михаилу Лукичу — слесарю Конотопского паровозо-вагоноремонтного завода, Сумская область.

86. **Крахмальному** Ивану Семеновичу — машинисту паровозного депо Киев-пассажирский Юго-Западной железной дороги, Киевская область.

87. **Кренову** Федору Андреевичу — машинисту локомотивного депо Дема Уфимской железной дороги, Башкирская АССР.

88. **Кривенко** Никите Акимовичу — начальнику станции Нижнеднепровск-Узел Сталинской железной дороги, Днепропетровская область.

89. **Кривенко** Якову Николаевичу — начальнику Донецкой железной дороги, Сталинская область.

90. **Кротову** Ивану Михайловичу — дежурному по Надеждинскому отделению Свердловской железной дороги, Свердловская область.

91. **Кузину** Михаилу Васильевичу — машинисту локомотивного депо Сталинград Приволжской железной дороги, Сталинградская область.

92. **Кузминасу** Владасу Клеменсасу — слесарю вагонного депо Каунас Литовской железной дороги, Литовская ССР.

93. **Кузнецову** Василию Дмитриевичу — бригадиру Пермской дистанции пути Свердловской железной дороги, Пермская область.

94. **Кузнецову** Владимиру Ивановичу — токарю вагонного депо Ярославль-Главный Северной железной дороги, Ярославская область.

95. **Куликову** Сергею Сергеевичу — составителю поездов станции Красноярск Красноярской железной дороги, Красноярский край.

96. **Култанову** Аблахату — дорожному мастеру Алма-Атинской дистанции пути Казахской железной дороги, Казахская ССР.

97. **Куприянову** Александру Михайловичу — составителю поездов станции Горький-сортировочная Горьковской железной дороги, Горьковская область.

98. **Куприянову** Максиму Игнатьевичу — машинисту локомотивного депо Златоуст Южно-Уральской железной дороги, Челябинская область.

99. **Лебедеву** Иринею Васильевичу — бригадиру Вологодского паровозо-вагоноремонтного завода, Вологодская область.

100. **Леленову** Юрию Сергеевичу — мастеру цеха локомотивного депо Московка Омской железной дороги, Омская область.

101. **Литвинову** Федору Нефедовичу — дорожному мастеру Тамерланской дистанции пути Южно-Уральской железной дороги, Челябинская область.

102. **Лихитченко** Виктору Федоровичу — машинисту локомотивного депо Чита-1 Забайкальской железной дороги, Читинская область.

103. **Макарову** Владимиру Сергеевичу — машинисту локомотивного депо Кандалакша Кировской железной дороги, Мурманская область.

104. **Максимову** Иосифу Карповичу — составителю поездов станции Орск Оренбургской железной дороги, Оренбургская область.

105. **Мамедову** Гусейну Таги оглы — дорожному мастеру Кировабадской дистанции пути Азербайджанской железной дороги, Азербайджанская ССР.

106. **Маряшину** Александру Васильевичу — машинисту паровозного депо станции Горький-сортировочная Горьковской железной дороги, Горьковская область.

107. **Матвеенко** Дмитрию Дмитриевичу — слесарю Бендерской дистанции пути Молдавской железной дороги, Молдавская ССР.

108. **Махметову** Майраму — начальнику пункта технического осмотра вагонов станции Караганда-сортировочная Казахской железной дороги, Казахская ССР.

109. **Медведеву** Виктору Михайловичу — сталевару Новосибирского стрелочного завода, Новосибирская область.

110. **Месечко** Степану Савельевичу — дорожному мастеру Попаснянской дистанции пути Донецкой железной дороги, Луганская область.

111. **Мещерякову** Александру Николаевичу — машинисту локомотивного депо Ртищево-2 Приволжской железной дороги, Саратовская область.

112. **Микаелину** Сереже Абгаровичу — машинисту-инструктору электровозного депо Ленинакан Закавказской железной дороги, Армянская ССР.

113. **Мирюкову** Евгению Афанасьевичу — машинисту паровозного депо Белогорск Амурской железной дороги, Амурская область.

114. **Мищихину** Дмитрию Алексеевичу — машинисту паровозного депо Уссурийск Дальневосточной железной дороги, Приморский край.

115. **Моисееву** Виктору Михайловичу — старшему машинисту локомотивного депо Ожерелье Московско-Курско-Донбасской железной дороги, Московская область.

116. **Мокину** Петру Степановичу — старшему машинисту паровозного депо Волховстрой Кировской железной дороги, Ленинградская область.

117. **Моселову** Михаилу Герасимовичу — машинисту-инструктору участка локомотивного хозяйства Московско-Окружной железной дороги, г. Москва.

118. **Наливайко** Леониду Яковлевичу — старшему механику путеукладчика путевой машинной станции № 22 треста «Рекпуть» Главного управления пути и сооружений, Омская область.

119. **Нартенко** Нилу Леонтьевичу — слесарю Киевского электротехнического завода «Транссигнал» Министерства путей сообщения СССР, Украинская ССР.

120. **Небесному** Гавриилу Петровичу — машинисту локомотивного депо Акмолинск Казахской железной дороги, Казахская ССР.

121. **Немудрову** Василию Николаевичу — машинисту тепловозного депо Ташкент Ташкентской железной дороги, Узбекская ССР.

122. **Никитину** Леониду Николаевичу — старшему машинисту паровозного депо Лянгасово Горьковской железной дороги, Кировская область.

123. **Никитину** Семену Павловичу — токарю Канашского вагоноремонтного завода, Чувашская АССР.

124. **Никольскому** Николаю Порфирьевичу — начальнику Томской железной дороги, Новосибирская область.

125. **Новоселову** Ивану Иосифовичу — мастеру Барнаульского вагоноремонтного завода, Алтайский край.

126. **Носову** Ивану Елизаровичу — машинисту-инструктору паровозного депо Каменоломни Северо-Кавказской железной дороги, Ростовская область.

127. **Нурматову** Абиду — машинисту-инструктору паровозного депо Коканд Ташкентской железной дороги, Узбекская ССР.

128. **Океркову** Владимиру Андреевичу — главному инженеру службы сигнализации и связи Белорусской железной дороги, Белорусская ССР.

129. **Орехову** Валентину Егоровичу — машинисту локомотивного депо Чусовская Свердловской железной дороги, Пермская область.

130. **Орлову** Константину Степановичу — машинисту паровозного депо Сковородино Амурской железной дороги, Амурская область.

131. **Осинцеву** Михаилу Александровичу — начальнику Октябрьской железной дороги, г. Ленинград.

132. **Охремчику** Аркадию Васильевичу — начальнику Куйбышевской железной дороги, Куйбышевская область.

133. **Ошацу** Николаю Александровичу — старшему машинисту локомотивного депо Москва Октябрьской железной дороги, г. Москва.

134. **Оширову** Анисиму Николаевичу — электрослесарю Улан-Удэнского паровозо-вагонного завода, Бурятская АССР.

135. **Павленко** Дмитрию Поликарповичу — старшему машинисту паровозного депо Казатин-1 Юго-Западной железной дороги, Винницкая область.

136. **Павлову** Александру Спиридоновичу — машинисту паровозного депо Барнаул Томской железной дороги, Алтайский край.

137. **Панарину** Петру Матвеевичу — машинисту-инструктору локомотивного депо Москва-III Северной железной дороги, г. Москва.

138. **Парину** Александру Юхановичу — старшему машинисту паровозного депо Таллин Эстонской железной дороги, Эстонская ССР.

139. **Паршину** Павлу Федоровичу — старшему машинисту паровозного депо Калининград Литовской железной дороги, Калининградская область.

140. **Парфенову** Александру Дорофеевичу — машинисту паровозного депо Купино Омской железной дороги, Новосибирская область.

141. **Паршукову** Павлу Дмитриевичу — старшему машинисту паровозного депо Фаянсовая Московско-Киевской железной дороги, Калужская область.

142. **Петухову** Виктору Алексеевичу — мастеру локомотивного депо Ишим Омской железной дороги, Тюменская область.

143. **Пивоварову** Евгению Николаевичу — старшему дорожному мастеру Сарапульской дистанции пути Казанской железной дороги, Удмуртская АССР.

144. **Платову** Владимиру Никаноровичу — составителю поездов станции Владимир Горьковской железной дороги, Владимирская область.

145. **Погодину** Михаилу Андреевичу — старшему машинисту локомотивного депо Куйбышев Куйбышевской железной дороги, Куйбышевская область.

146. **Подмятникову** Анатолию Александровичу — машинисту локомотивного депо Няндома Северной железной дороги, Архангельская область.

147. **Покровскому** Ивану Васильевичу — старшему машинисту паровозного депо Псков Октябрьской железной дороги, Псковская область.

148. **Порошину** Александру Петровичу — машинисту локомотивного депо Тайга Томской железной дороги, Кемеровская область.

149. **Преснякову** Ивану Романовичу — мастеру локомотивного депо Лиски Юго-Восточной железной дороги, Воронежская область.

150. **Прудникову** Владимиру Николаевичу — машинисту паровозного депо Вязьма Калининской железной дороги, Смоленская область.

151. **Рогожину** Ивану Михайловичу — путевому обходчику Муромской дистанции пути Казанской железной дороги, Горьковская область.

152. **Родионову** Ивану Александровичу — начальнику Тульского отделения Московско-Курско-Донбасской железной дороги, Тульская область.

153. **Рудиковскому** Виктору Константиновичу — машинисту паровозного депо Нижнеудинск Восточно-Сибирской железной дороги, Иркутская область.

154. **Ручкину** Василию Федоровичу — составителю поездов станции Свердловск-сортировочный Свердловской железной дороги, Свердловская область.

155. **Рыкунову** Георгию Сергеевичу — машинисту паровозного депо Знаменка Одесской железной дороги, Кировоградская область.

156. **Рязанцеву** Петру Яковлевичу — машинисту паровозного депо Иланская Красноярской железной дороги, Красноярский край.

157. **Сапрыкину** Евгению Герасимовичу — старшему машинисту паровозного депо Литовко Дальневосточной железной дороги, Хабаровский край.

158. **Сахарову** Алексею Николаевичу — начальнику вагонного депо Люблино Московско-Курско-Донбасской железной дороги, Московская область.

159. **Семенову** Ивану Семеновичу — старшему машинисту паровозного депо Воркута Печорской железной дороги, Коми АССР.

160. **Семенченко** Федору Яковлевичу — старшему дорожному мастеру дистанции пути Нижнеднепровск-Узел Сталинской железной дороги, Днепропетровская область.

161. **Семкину** Ивану Петровичу — старшему машинисту паровоза Взморьевского участка тяги и подвижного состава Южно-Сахалинской железной дороги, Сахалинская область.

162. **Симоненко** Николаю Афанасьевичу — начальнику вагонного депо Симферополь Сталинской железной дороги, Крымская область.

163. **Слепокурову** Александру Дмитриевичу — формовщику Воронежского паровозоремонтного завода, Воронежская область.

164. **Соколову** Александру Васильевичу — старшему машинисту паровозного депо Ленинград-Финляндский Октябрьской железной дороги, г. Ленинград.

165. **Соловьеву** Ивану Трофимовичу — старшему машинисту локомотивного депо Зилово Забайкальской железной дороги, Читинская область.

166. **Соснину** Виталию Федоровичу — машинисту локомотивного депо Тюмень Свердловской железной дороги, Тюменская область.

167. **Степанову** Алексею Николаевичу — машинисту электродепо Панки Московско-Рязанской железной дороги, Московская область.

168. **Столбецкому** Иосифу Степановичу — бригадиру Дарницкого вагоноремонтного завода, Киевская область.

169. **Стольникову** Петру Петровичу — старшему производителю работ мостостроительного поезда № 36 треста «Мосторемтоннель» Главного управления пути и сооружений, Московская область.

170. **Сугатову** Федору Изотовичу — кузнецу вагонного депо Первая Речка Дальневосточной железной дороги, Приморский край.

171. **Судникову** Павлу Дмитриевичу — старшему дежурному помощнику начальника оперативно-распорядительного отдела службы движения Белорусской железной дороги, Минская область.

172. **Суховой** Анастасии Алексеевне — бригадиру Орловской дистанции пути Московско-Курско-Донбасской железной дороги, Орловская область.

173. **Сыздыкову** Джолчи — составителю поездов станции Джамбул Казахской железной дороги, Казахская ССР.

174. **Тефтелеву** Александру Александровичу — старшему машинисту локомотивного депо Карталы Южно-Уральской железной дороги, Челябинская область.

175. **Тихонову** Алексею Петровичу — начальнику Бер-Чогурской дистанции пути Казахской железной дороги, Казахская ССР.

176. **Тонкошнуру** Михаилу Федоровичу — старшему машинисту паровозного депо Котовск Одесской железной дороги, Одесская область.

177. **Тоцкому** Петру Корнеевичу — старшему машинисту паровозного депо Львов-Запад Львовской железной дороги, Львовская область.

178. **Ушакову** Григорию Алексеевичу — бригадиру дистанции контактной сети Беловского участка энергоснабжения Томской железной дороги, Кемеровская область.

179. **Фадееву** Григорию Васильевичу — машинисту паровозного депо Кушмурун Казахской железной дороги, Казахская ССР.

180. **Фадееву** Федору Григорьевичу — машинисту паровозного депо Брест-Восточный Белорусской железной дороги, Брестская область.

181. **Федоренко** Марии Дмитриевне — дорожному мастеру путевой машинной станции № 75 треста «Рекпуть» Главного управления пути и сооружений, Ленинградская область.

182. **Федорову** Петру Федоровичу — поездному диспетчеру Рязанского отделения Московско-Рязанской железной дороги, Рязанская область.

183. **Федорову** Юлию Александровичу — начальнику локомотивного депо Кочетовка Московско-Рязанской железной дороги, Тамбовская область.

184. **Федоровичу** Владимиру Михайловичу — машинисту паровозного депо Родаково Донецкой железной дороги, Луганская область.

185. **Хайленко** Петру Константиновичу — кузнецу-рессорщику вагонного депо Барабинск Омской железной дороги, Новосибирская область.

186. **Черникову** Сергею Игнатьевичу — машинисту локомотивного депо Канаш Казанской железной дороги, Чувашская АССР.

187. **Черноиванову** Михаилу Арсентьевичу — поездному диспетчеру Лискинского отделения Юго-Восточной железной дороги, Воронежская область.

188. **Шебуняеву** Анатолию Петровичу — машинисту паровозного депо Жлобин Белорусской железной дороги, Гомельская область.

189. **Шевелеву** Ивану Степановичу — котельщику Запорожского паровозоремонтного завода, Запорожская область.

190. **Шутову** Алексею Иосифовичу — начальнику станции Основа Южной железной дороги, Харьковская область.

191. **Шолкину** Павлу Дмитриевичу — машинисту-инструктору локомотивного депо Инская Томской железной дороги, Новосибирская область.

192. **Шукюрову** Али Абдулла оглы — машинисту паровозного депо Баладжары Азербайджанской железной дороги, Азербайджанская ССР.

193. **Шумилову** Георгию Сергеевичу — старшему машинисту паровозного депо Красный Лиман Донецкой железной дороги, Сталинская область.

194. **Юдину** Якову Федоровичу — бригадиру Слюдянской дистанции пути Восточно-Сибирской железной дороги, Иркутская область.

195. **Юрину** Георгию Яковлевичу — старшему машинисту паровозного депо Отрожка Юго-Восточной железной дороги, Воронежская область.

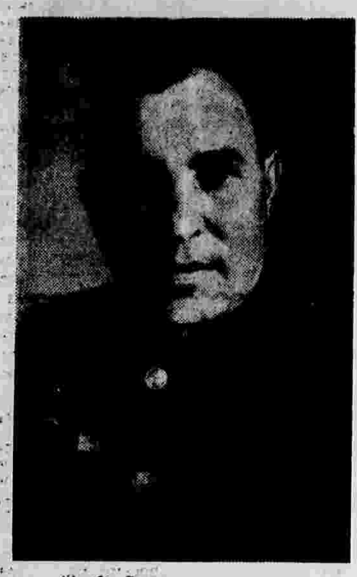
Председатель Президиума Верховного Совета СССР К. ВОРОШИЛОВ.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР М. ГЕОРГАДЗЕ.

Москва, Кремль. 1 августа 1959 г.

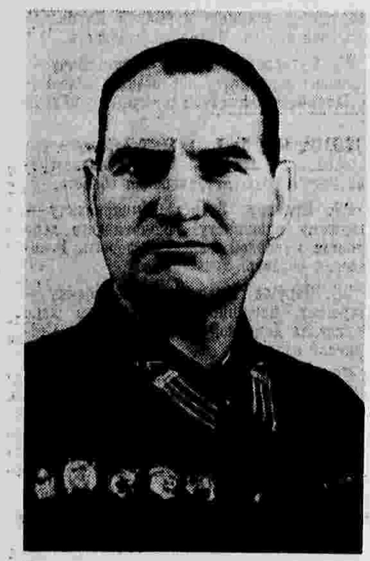
Железнодорожники — Герои Социалистического Труда



В. Г. Блаженов, старший машинист



М. Ф. Горохов, машинист



Ф. А. Креков, машинист

Торжественное собрание в Москве

1 августа в Москве состоялось торжественное собрание, посвященное Всесоюзному дню железнодорожника. Празднично украшенный зал Дворца спорта в Лужниках заполнили железнодорожники Московского узла, работники Министерства путей сообщения, известные новаторы и ученые, работники московской промышленности, деятели культуры, представители партийных, советских, профсоюзных, комсомольских организаций столицы. Здесь присутствуют также министр железнодорожного, шоссейного и воздушного транспорта Польской Народной Республики Р. Стшелецкий, министр путей сообщения и связи Венгерской Народной Республики И. Кошша, президент Международного объединения профсоюзов трудящихся транспорта, портов и рыбного промысла Альфонс Друар.

Под бурные аплодисменты избирается почетный президиум в составе Президиума ЦК КПСС.

Доклад сделал министр путей сообщения Б. П. Бещев.

Железнодорожников горячо приветствовали: от имени трудящихся столицы — секретарь Московского городского комитета партии Г. Н. Бочкарев, от воинов Советских Вооруженных Сил — маршал артиллерии В. И. Казаков, от советских профсоюзов — секретарь ВЦСПС А. И. Шевченко, от молодежи — секретарь ЦК ВЛКСМ А. Везиров.

Участники собрания с большим подъемом приняли приветственное письмо Центральному Комитету КПСС, Президиуму Верховного Совета СССР и Совету Министров СССР.

* * *

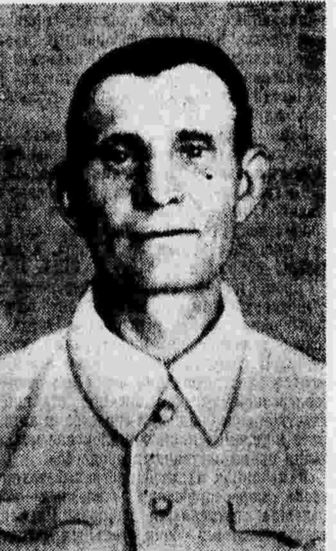
Торжественные собрания, посвященные Всесоюзному дню железнодорожника, состоялись также в Ленинграде, Минске, Ташкенте, Сталинабаде и других городах страны.

(ТАСС).

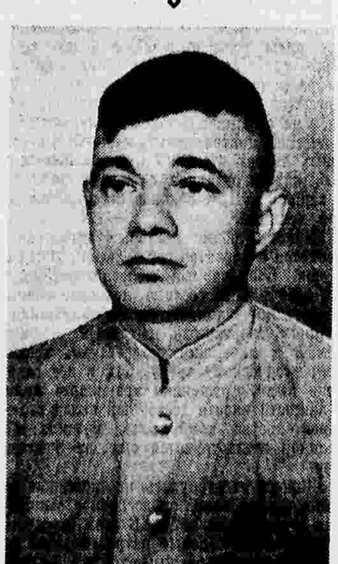
Железнодорожники — Герои Социалистического Труда



В. Н. Платов, составитель поездов



Ф. Я. Семенченко, старший дорожный мастер



В. М. Федорович, машинист

Высокие награды за доблестный труд

4.746 работников железнодорожного транспорта награждены орденами и медалями СССР

За достигнутые успехи в развитии железнодорожного транспорта Президиум Верховного Совета СССР наградил орденами и медалями СССР 4.746 работников железнодорожного транспорта.

Орденом Ленина награждены 569 человек. Среди них — машинист паровозного депо Славгород Омской ж. д. А. П. Савчук, начальник станции Кавказская Северо-Кавказской ж. д. И. П. Фатеев, бригадир Козульской дистанции пути Красноярской ж. д. В. К. Ткачев, составитель поездов станции Первая Речка Дальневосточной ж. д. Г. А. Ломоносов, начальник Дальневосточной ж. д. Д. С. Сугак, осмотрщик вагонов станции Коноша Северной ж. д. Я. И. Притыкин, машинист паровозного депо Брянск-Орловский Московско-Киевской ж. д. В. В. Козин, машинист локомотивного депо Лиски Юго-Восточной ж. д. О. В. Федоров, машинист паровозного депо Шахунья Горьковской ж. д. Н. С. Одиноких, путевой обходчик Слюдянской дистанции пути Восточно-Сибирской ж. д. В. Ф. Бутылина, старший стрелочник станции Топки Томской ж. д. П. М. Никитина, столяр вагонного депо Зуевка Горьковской ж. д. З. Я. Пономарев, машинист паровозного депо Сызрань-I Куйбышевской ж. д. И. Н. Дергачев, старший машинист паровозного депо Курск Московско-Курско-Донбасской ж. д. Ю. В. Князьков, старший машинист локомотивного депо Ленинград-пассажирский Московский Октябрьской ж. д. А. Н. Постаногов, машинист моторовагонного депо Перерва Московско-Курско-Донбасской ж. д. Н. А. Денисов, слесарь Люберецкого завода пластических масс С. А. Зимов, машинист электровоза локомотивного депо им. Ильича Калининской ж. д. Ф. А. Зайцев и другие.

Орденом Трудового Красного Знамени награждены 1.278, орденом «Знак Почета» — 1.680, медалью «За трудовую доблесть» — 516 и медалью «За трудовое отличие» — 703 человека.

Перед жатвой в целинном крае

От корреспондента «Правды» по Казахской ССР

На покоренной казахстанской целине могучим золотым разливом тучнеют хлеба. Урожай здесь выращен хороший. Во многих районах он лучше прошлогоднего. Пройдет еще немного времени, и на бескрайних просторах республики наступят дни большой жатвы.

Сообщение о созыве очередного Пленума ЦК КПСС, который обсудит вопросы дальнейшего развития сельского хозяйства, вызвало новый подъем трудовой активности у работников колхозов и совхозов республики. Разгорается соревнование за образцовое проведение уборки урожая, за досрочное выполнение плана продажи зерна государству.

На днях мы побывали в одном из крупных зерновых хозяйств — совхозе «Кустанайский». Более 30 тысяч гектаров занимают здесь посевы пшеницы. Радостно смотреть на густые хлеба, которые буйно поднялись после щедрых июльских дождей. На вольном степном ветру плавно колышутся, наливаясь зерном, крупные колосья. Директор совхоза Николай Павлович Субач показывает рабочий план проведения жатвы. Конкретно, точно предусмотрено, когда и на каких полях механизаторы начинают косить хлеб на свал, установлены сроки подборки валков, к комбайновым агрегатам прикреплены автомашины, выделены ответственные организаторы из числа активистов.

Техника в совхозе заблаговременно отремонтирована. Приведены в порядок тока. Хлеборобы решили провести косовицу раздельным способом за 10 рабочих дней, подборку и обмолот — за 15 дней. В закрома Родины намечено засыпать не менее двух миллионов пудов зерна.

Много творческой инициативы проявляют в эти дни передовые люди деревни.

Комбайнер совхоза «Бобровский» Павлодарской области М. Абдуллаев на днях обратился ко всем механизаторам своей области с призывом внедрить групповой метод комбайнирования. Он пишет:

«В прошлом году на уборке в нашем совхозе широко применялся метод группового комбайнирования. Этот метод имеет много преимуществ. Во-первых, обслуживание техники запасными частями, горючим и смазочным материалом производится значительно удобнее и дешевле. Но самое главное — при групповом методе всегда рядом помощь и совет опытных старших механизаторов. Это имеет особое значение в наших условиях, когда комбайнеров не хватает и участвует в уборочной кампании много молодых механизаторов».

Хозяйств, которые во всеоружии встречают жатву, в республике немало. Вместе с тем в ряде мест допускаются серьезные недостатки в подготовке к уборке.

В том же Карабалыкском районе, где расположен *совхоз «Кустанайский»*, ремонт комбайнов произведен только наполовину, а жаток и подборщиков и того меньше. У отдельных руководителей района появилось настроение поменьше убирать хлебов раздельно, а больше прямым комбайнированием. С таким расчетом составляются и рабочие планы. Директор совхоза «Карабалыкский» тов. Немченко, например, прямо заявил, что он берет курс на прямое комбайнирование. Это видно и по ходу подготовки техники в хозяйстве: неисправные жатки и подборщики стоят, заросшие бурьяном. К сожалению, райком партии, зная о таких настроениях некоторых хозяйственных руководителей, не осуждает их.

Хуже, чем в минувшем году, готовятся к страде совхозы такого крупного зернового района, как Октябрьский. Урожай здесь зреет отменный. А на полевых станах стоят сотни не готовых к работе машин и механизмов.

Серьезные недостатки в подготовке к уборке урожая допущены в Северо-Казахстанской области. Например, в большинстве колхозов Советского района уборочная техника находится в запущенном состоянии. На усадьбах стоят сотни комбайнов, не очищенных от грязи и пожнивных остатков после прошлогодней жатвы. *К ним* еще и не прикасались руки ремонтников.

В Акмолинской области на 1 августа подготовлено лишь 57,3 процента комбайнового парка, в Павлодарской и Кокчетавской областях не отремонтирована одна треть уборочных машин. Около 5 тысяч комбайнов не подготовлено в Кустанайской области.

Главная причина низких темпов ремонта — плохая организация труда. Мы видели, как в некоторых хозяйствах Федоровского района, Кустанайской области, в разгар рабочего дня возле неисправных машин находилось лишь по 10—15 рабочих. А разобранные комбайны и тракторы стояли длинными рядами. Ремонт зачастую ведется кустарными способами без необходимого оборудования.

Обоснованные претензии работники сельского хозяйства предъявляют к промышленным предприятиям, изготовляющим запасные части к тракторам и машинам. Систематически срывают поставки запасных частей Макинский завод (директор тов. Быков), Ново-Карагандинский (директор тов. Фанштейн), Чимкентский (директор тов. Петрожиковский).

В республике не хватает кадров механизаторов. Например, в колхозах и совхозах Восточно-Казахстанской области сейчас, в самый канун жатвы, недостает около тысячи комбайнеров и машинистов лафетных жаток. Еще хуже положение в Кокчетавской и Акмолинской областях. Руководители многих хозяйств и районов плохо заботятся о создании постоянных кадров в целинных совхозах. Задача теперь в том, чтобы партийные, советские и сельскохозяйственные органы хорошо приняли приезжающих из других республик механизаторов, правильно их распределили, полностью загрузили работой, создали им необходимые бытовые условия.

На вывозке зерна будут работать десятки тысяч автомашин. Большим резервом увеличения производительности автотранспорта является применение прицепов к грузовикам. В Казахстане широкое распространение находит опыт водителя-новатора Кокчетавской автобазы коммуниста Газиза Нугуманова, который водит зерновые автопоезда с четырьмя и пятью прицепами. *К сожалению, во многих автобазах* не хватает прицепов. Министерство автотранспорта республики располагает пока лишь тремя тысячами прицепов.

Уборка обильного урожая первого года семилетки должна быть проведена образцово. Государство вновь оказывает значительную помощь труженикам покоренной целины. В совхозы и колхозы северных областей Казахстана дополнительно направляются техника, кадры механизаторов. Ясно, какая огромная ответственность ложится на партийные организации, на советские и сельскохозяйственные органы в деле мобилизации всех сил на то, чтобы уборочная страда прошла организованно.

П. БОГАТЕНКОВ.



Вчера в вузах страны начались приемные испытания. В Московском ордена Ленина химико-технологическом институте имени Д. И. Менделеева среди сдающих экзамены сотни юношей и девушек, имеющих производственный стаж. На снимке (слева направо): слесарь Московского коксогазового завода **Валерий Чижов**, аппаратчик химического завода имени Войкова **Константин Крыщенко** и токарь из города Докучаевска, Сталинской области, **Валентин Иванов** после первого удачного экзамена. Фото И. Кошельнова.

* * *

День первого экзамена

1 августа в вузах страны начались вступительные экзамены.

Московский государственный университет имени Ломоносова. В этот день здесь писали сочинение москвичка Клавдия Астахова, имеющая уже трехлетний стаж работы после окончания электромеханического техникума, токарь Михаил Закутько из Луганской области, военнослужащий Владимир Махонько. Это трое из 1.400 юношей и девушек, подавших заявления на физический факультет МГУ. Всего в университет на 12 его факультетов держат экзамены около девяти тысяч абитуриентов — почти на тысячу человек больше, чем в прошлом году.

В Московский химико-технологический институт имени Менделеева, как и в университет, половина заявлений поступила от имеющих производственный стаж.

32 тысячи студентов примут в этом году вузы города Ленина. Более половины из них будут учиться на вечерних и заочных отделениях.

Оживленно в вузах столицы Украины. В Киевский инженерно-строительный институт поступает каменщик строительного участка треста «Югозаптрансстрой» А. Бугайчук. Без отрыва от производства окончил он среднюю школу, работая в бригаде коммунистического труда. Общее собрание строительного участка дало ему отличную характеристику для поступления в вуз.

Около тысячи заявлений поступило в Таджикский сельскохозяйственный институт, три четверти из них от колхозной молодежи, много лет связанной с производством хлопка, с животноводством.

Начались первые приемные экзамены в Новосибирском университете. Их держат около тысячи юношей и девушек, главным образом из Сибири. Более половины абитуриентов — бывшие производственники, колхозники. В этом самом молодом университете страны комплектуются факультеты: механико-математический, физический, химический, геологии и геофизики, а в дальнейшем будут созданы биологический, теоретической медицины, экономический. Новый вуз будет готовить кадры для научно-исследовательских институтов Сибирского и других отделений Академии наук СССР, высших учебных заведений и конструкторских бюро предприятий.

Вступительные экзамены начались также в вузах Минска, Львова, Тбилиси и других городов. (ТАСС).

За Гагановой и Мамаем—Кольчик

ЧИСТЯКОВО (Сталинская область), 1. (ТАСС). Сегодня известный донецкий шахтер Александр Кольчик, зачинатель соревнования за экономию на каждой тонне добытого угля, спустился в забой с новым рабочим коллективом.

Следуя патриотическому примеру Валентины Гагановой и Николая Мамая, коммунист Кольчик перешел в отстающую бригаду. Трудится она на том же участке, в шахте имени Лутугина, в тех же условиях, что и бригада Кольчика. Но результаты у них разные. Коллектив новатора помог участку сберечь почти 23 тысячи рублей, а его сменщик отстал и оказался в долгу.

— Думаю, что наш опыт поможет товарищам преодолеть отставание,— говорит тов. Кольчик.

В первый день под руководством новатора *многие рабочие перевыполнили норму.*

Сегодня по поручению бригады Александр Кольчик направил телеграмму Валентине Гагановой. Шахтеры из Чистяково решили вступить в соревнование с ней и Николаем Мамаем за досрочное выполнение заданий семилетки. Новая бригада Кольчика поставила перед собой цель — завоевать высокое звание коллектива коммунистического труда.

ХЛОПОК НА НОВЫХ ЗЕМЛЯХ

СТАЛИНАБАД. 1. **(По телефону).** В Северном Таджикистане за последние годы проведены большие работы по орошению и освоению целинных и залежных земель. Сооружение ряда насосных станций позволило оросить более 10 тысяч гектаров веками пустовавших земель. На них, спустившись с гор, колхозники возделывают хлопок, разводят сады и виноградники.

Недавно в областном центре — Ленинабаде состоялась научно-производственная конференция, посвященная проблеме выращивания хлопка на вновь осваиваемых землях. Участники конференции заслушали ряд докладов, обменялись опытом.

ФЕЛЬЕТОН

Резиновая канитель

Среди оптовых потребителей каблуков и подошв Иван Федорович Дьяконов в последнее время приобрел широкую популярность. Где только не поминают лихом его, директора Армавирского завода подошвенной резины. И к северу от Вологды и к югу от Колхиды — всюду, где имеются обувные фабрики, фамилия Дьяконова склоняется в сопровождении самых нелестных эпитетов. Ему шлют сердитые письма и грозные телеграммы, его каждодневно изводят телефонной трелью.

— Ждем поставок точно в намеченные сроки,— *напоминают из Вологды.*

— Больше ждать не можем,— телеграфируют из Казахстана.

— Будем жаловаться,— угрожают из Кемерова.

И все вместе с различными нюансами дружно требуют:

— Дайте подошвенную резину!

А он, Иван Федорович Дьяконов, не дает. Даром, что у него в кабинете весь стол резиной завален. И какой резиной! Прочной. Легкой. Эластичной. На любой фасон и цвет... Что ж он ее никому не дает?

Спросите у него самого — он скажет:

— Я бы рад. Всей душой. Только вот беда: все мои запасы подошвенной резины — у меня на столе. Пока это только образцы будущей продукции будущего завода.

Отличный будет завод! Его годовая продукция заменит пять миллионов шкур рогатого скота. Это сорок одна тысяча тонн черной и цветной резины. Сто миллионов пар подошв и каблуков! Но пока все, повторяем, в будущем. Почему же так энергично осаждают со всех сторон директора еще не работающего предприятия? На каком основании?

На самом законном. По нарядам.

Есть в Госплане РСФСР главк, ведающий сбытом сырья для легкой промышленности. Во главе этого главка стоит Федор Максимович Ковальский. От него и получили обувщики наряды на армавирскую резину.

И есть в том же Госплане РСФСР другой главк — «Росглавмашснабсбыт». Его возглавляет Федор Павлович Грушецкий. Он тоже шефствует над армавирцами и тоже рассылает наряды. Но не на резину, а на оборудование для ее выработки.

Живут оба главка под одной крышей, в доме на площади Ногина. Чего, казалось бы, проще — сесть в лифт, подняться на два этажа, зайти Федору Максимовичу в кабинет к Федору Павловичу или наоборот и обо всем толком договориться. Но то ли им это в голову не пришло, то ли еще по какой причине — каждый действует по принципу, сформулированному в популярной песенке «А я сам, а я сам...» Ковальский рассылает наряды на резиновую подошву. Грушецкий же превращает наряды Ковальского в пустые бумажки. Как видим, синхронного хода мыслей у обоих руководителей главков не получается.

Ковальский выписывал наряды, считая, что Армавирский завод начнет работать, как предусмотрено планом, к третьему кварталу нынешнего года. А Грушецкий распределил свои наряды, нисколько с этим не считаясь. По его нарядам оборудование должно поступить на завод... после того, как он начнет работать.

Вальцовые станки заказаны на четвертый квартал. Резиносмесители — тоже. Нарядами на шприцмашины предусмотрен совсем неопределенный, растянутый, как резина, срок: «В 1959 году». Получили горьковчане этот наряд и гадают, когда нужны армавирцам машины — в июле или в декабре? На машины для резки резины, на механизмы для рубки заготовок каблука, на прессовые гидроаккумуляторы наряды получены, но сроки не устраивают завод.

— Известно ли вам,— спросили мы у товарища Грушецкого,— что Ковальский разослал уже наряды на резиновые подошвы?

— Нет, не известно. Да меня это и не касается. У меня своя номенклатура,— ответил Федор Павлович.

— А вы знаете,— задали мы вопрос товарищу Ковальскому,— что наряды Грушецкого на оборудование не обеспечили своевременного пуска завода?

— Нет, не знаю. Да я и не отвечаю за это,— сказал Федор Максимович.— Моя номенклатура — резина.

— А если ее не будет?

— Об этом пусть думают в нашем отделе легкой промышленности.

Прямо скажем, неплохая идея! Руководителю отдела легкой промышленности, члену Госплана В. М. Спорышеву действительно не мешало бы подумать о согласованности действий двух госплановских главков. Однако этого не случилось. Он выжидает, когда руководители двух главков встретятся и согласуют свои действия, переступив границу номенклатурных вопросов.

А Краснодарский совнархоз как относится к пусковому объекту? Наблюдает, как два главка тянут резиновую канитель с вводом в действие Армавирского завода. Совнархоз не обходит стройку своим вниманием. Он даже принял решение о досрочном пуске первой очереди Армавирского завода подошвенной резины. Во исполнение принятого решения на строительной площадке побывал начальник управления строительства совнархоза А. Пеницын. Но он, как лебедь в облаках, повитал в высоте и полетел дальше, бросив на ходу оправдательную фразу:

— Не мы тянем резиновую канитель, а два солидных главка.

Покамест длится резиновая междоусобица, оптовые потребители каблуков и подошв продолжают поминать лихом и осаждать Ивана Федоровича Дьяконова. А он бессилен дать исчерпывающий ответ и удовлетворить запросы.

Результаты канители не отрадные. Чего доброго, около восьми миллионов пар обуви могут оказаться к концу года при выписанных по всей форме нарядах, но без подошв и каблуков.

В. ВОРЫГИН,
В. ЯХНЕВИЧ.

г. Краснодар.

ПО МАТЕРИАЛАМ «ПРАВДЫ»

«НЕПРОШЕНЫЕ КВАРТИРАНТЫ»

В фельетоне под таким заголовком, опубликованном в «Правде», рассказывалось, что в г. Тюмени некоторые школьные здания превращены различными организациями в конторы. Из-за этого нельзя ликвидировать в школах сменные занятия и организовать в них политехническое обучение школьников.

Бюро Тюменского горкома КПСС обсудило фельетон и признало критику правильной. Своим решением бюро обязало председателя исполкома горсовета тов. Потапова принять меры к освобождению помещения школы № 1, а также усилить контроль за выполнением решения исполкома горсовета о подготовке школ к новому учебному году.

Бюро горкома обратилось с просьбой в совет народного хозяйства и исполком областного Совета решить вопрос об освобождении здания бывшего педагогического училища, занятого совнархозом, и помещения школы, в котором расположено областное управление культуры. Бюро горкома обратилось также с просьбой к министру просвещения РСФСР и исполкому областного Совета предусмотреть в 1960 году строительство трех средних школ в г. Тюмени.

Руководителям шефствующих предприятий и организаций бюро горкома предложило до 15 августа доукомплектовать мастерские подшефных школ необходимым оборудованием, инструментами и заменить устаревшие станки совершенными.

Советские железнодорожники в борьбе за семилетку

◇

Б. БЕЩЕВ

Министр путей сообщения СССР

◇

С огромным воодушевлением железнодорожники, как и весь советский народ, трудятся над претворением в жизнь разработанной XXI съездом КПСС программы развернутого строительства коммунистического общества в нашей стране. Советские люди хорошо начали семилетку. Все отрасли народного хозяйства находятся на большом подъеме, и работники транспорта активно способствуют этому подъему, ежемесячно увеличивая перевозки грузов топливной и химической промышленности, руды и металлов, лесных и строительных материалов, хлеба и продуктов животноводства, товаров легкой и пищевой промышленности.

В докладе товарища Н. С. Хрущева на XXI съезде партии и в решениях съезда дана развернутая программа развития железнодорожного транспорта на новом этапе коммунистического строительства, определена его роль в решении главных задач семилетнего плана, подчеркнуто значение транспорта в достижении высоких темпов роста всего народного хозяйства. Советские железнодорожники под руководством Коммунистической партии с большим творческим подъемом включились в борьбу за технический прогресс, за досрочное выполнение семилетнего плана.

Свой, традиционный праздник железнодорожники ознаменовали новыми трудовыми успехами. Ко дню открытия июньского Пленума ЦК КПСС был завершен полугодовой план перевозок. За шесть месяцев план грузооборота выполнен железными дорогами на 106 процентов, с приростом против того же периода прошлого года на 12 процентов, а перевозка грузов электровозами и тепловозами увеличилась на 42 процента. Улучшились основные показатели использования подвижного состава. Производительность труда железнодорожников выросла по сравнению с первым полугодием 1958 года на 11 процентов.

Новый подъем в работе железнодорожного транспорта явился результатом внимания и помощи, оказываемых железнодорожникам со стороны Центрального Комитета партии, Советского правительства, лично товарища Н. С. Хрущева, по инициативе *которого разработаны* генеральный план электрификации железных дорог и задание по внедрению тепловозной тяги, четко определены основные направления технического прогресса на транспорте. В первом полугодии этого года, как и на протяжении последних трех лет, план электрификации железных дорог перевыполнен. Удельный вес электрической и тепловозной тяги превышает треть всего грузооборота.

Июньский Пленум ЦК КПСС конкретизировал задачи, поставленные XXI съездом партии в области технического прогресса как решающего условия успешного выполнения семилетнего плана. По железнодорожному транспорту, помимо коренной реконструкции тяги, предусмотрено внедрение современных методов формирования и расформирования поездов на крупных железнодорожных узлах с применением механизации и автоматизации, централизованного управления стрелками и сигналами, увеличение суточных пробегов электровозов и тепловозов за счет значительного удлинения тяговых плеч, широкое развитие комплексной механизации ремонта и реконструкции пути, погрузочно-разгрузочных работ.

Дальнейшее совершенствование методов организации движения поездов основывается на всемерном использовании преимуществ новых видов тяги, максимальном внедрении средств механизации и автоматики. В течение ближайших двух лет намечено завершить в основном переход на удлиненные тяговые плечи и тем самым улучшить условия труда локомотивных бригад, увеличить пробег локомотивов и ускорить движение поездов. На автоблокировку и диспетчерскую централизацию за семилетие будет переведено 18—20 тысяч километров железнодорожных линий.

На основе комплексной механизации будет ликвидирован ручной труд на погрузочно-разгрузочных работах. Начиная с текущего года значительно увеличивается объем работ, выполняемых механизированным способом. К 1965 году в основном завершится механизация погрузки и выгрузки на грузовых дворах станций, на перевалочных пунктах и базах.

Первоочередным и неотложным делом является комплексная механизация ремонтно-путевых работ. За семилетие значительно увеличится протяженность путей, имеющих тяжелые рельсы, щебеночный балласт и железобетонные шпалы. В будущем году намечено завершить механизацию таких трудоемких работ, выполняемых путевыми машинными станциями, как укладка пути и очистка щебня. Одна щебнеочистительная *машина системы инженера Драгавцева* заменяет труд 500 рабочих при очистке щебня на одном километре пути.

Нет ни одной отрасли железнодорожного хозяйства, в которой не стояли бы сейчас насущные вопросы механизации и автоматизации производства. Одна из неотложных задач — устранение недостатков в механизации ремонта подвижного состава на заводах, в локомотивных и вагонных депо, ускорение перевода вагонов на более совершенные автоматические тормоза и роликовые подшипники. Широкое применение получит наиболее экономичная радиорелейная связь, которая особенно эффективна для линий, электрифицируемых на переменном токе. Серьезное внимание будет уделяться дальнейшему повышению скорости движения пассажирских поездов, улучшению культуры обслуживания пассажиров на железных дорогах.

Вступление нашего общества в период развернутого коммунистического строительства вызвало огромный подъем творческой инициативы трудящихся, породило новые формы социалистического соревнования. Накануне XXI съезда КПСС на родине великого почина — в локомотивном депо Москва-сортировочная возникла первая бригада коммунистического труда. Теперь в соревновании за почетное право называться коммунистическими участвуют 33 тысячи бригад, смен, цехов и предприятий железнодорожного транспорта. Участники этого славного движения добиваются применения совершенной техники и технологии, активно борются за новое, прогрессивное, упорно овладевают знаниями.

В ответ на Обращение июньского Пленума ЦК КПСС поднялась новая волна творческой активности и инициативы *железнодорожников.* Коллективы Свердловской, Южно-Уральской, Омской, Донецкой, Куйбышевской, Сталинской, Октябрьской и других дорог, железнодорожники Московского узла взяли обязательства значительно перевыполнить задания первого года семилетки, а семилетний план выполнить за 5—6 лет. Принятые обязательства большинством коллективов перевыполнены. Следует при этом отметить, что некоторые железные дороги и отделения не выполняют заданий по ускорению оборота вагонов и среднесуточному пробегу локомотивов, несвоевременно подают вагоны под погрузку.

В социалистическом соревновании на первое место выдвигаются вопросы технического прогресса и улучшения экономических показателей.

Успешно развивается соревнование железнодорожников за экономию и бережливость, за снижение себестоимости перевозок и получение в первом году семилетки миллиарда рублей сверхплановой прибыли. В этом соревновании, начатом по инициативе коллектива вагонного депо Тайга Томской дороги, нашли свое яркое выражение высокая сознательность советских железнодорожников, их стремление экономно расходовать топливо, электроэнергию, материалы, лучше использовать локомотивы, вагоны, машины и механизмы. По предварительным данным, за первое полугодие сэкономлено более 900 миллионов рублей. Соревнование за бережливость продолжается. За счет этих сверхплановых прибылей железные дороги получат на дополнительное жилищное строительство свыше 250 миллионов рублей, не считая тех сумм, которые отчисляются в фонд предприятий.

Лучшие люди транспорта, следуя замечательному примеру Валентины Гагановой, переходят в отстающие коллективы, в бригады, составленные из новичков и рабочих, не имеющих достаточного опыта, с тем, чтобы вывести их в число передовых. Работники станции Нижнеднепровск-Узел Сталинской дороги, станции Инская Томской дороги и ряда других передовых предприятий оказывают помощь коллективам ближайших станций, локомотивных и вагонных депо в овладении новыми методами труда.

Крепнет содружество железнодорожников с работниками транспортных цехов шахт, рудников и заводов. Пример в этом отношении показывают коллективы станций Трудовая и Антрацит Донецкой дороги, станции Смычка Свердловской дороги, которые ввели единую с подъездными путями технологию и работают по общему плану, добились сокращения простоя вагонов и лучшего использования технических средств.

Сотни тысяч железнодорожников в ответ на призыв партии показывают образцы самоотверженного творческого труда, изыскивают лучшие способы использования внутренних резервов. Сейчас, когда в стране нарастает уборка урожая, железнодорожники развернули соревнование за образцовую организацию перевозок зерна. Работники железнодорожного транспорта всегда считали это дело своей первейшей обязанностью. Готовясь к очередному Пленуму ЦК КПСС, посвященному вопросам сельского хозяйства, мы сделаем все, чтобы в короткие сроки и без потерь перевезти продукцию сельского хозяйства.

Партия и правительство высоко оценили самоотверженный труд железнодорожников. Указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта, присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда 195 рабочим, инженерно-техническим и научным работникам, лучшим новаторам производства, зачинателям передовых приемов работы. Многие железнодорожники награждены орденами и медалями Советского Союза. Железнодорожники приносят сердечную, искреннюю благодарность Центральному Комитету *нашей партии, Советскому правительству* и постараются оправдать оказанное им доверие самоотверженным трудом на благо Родины.

Наша социалистическая промышленность активно участвует в перевооружении железнодорожного транспорта. За последние годы заводы транспортного машиностроения освоили серийное производство новых типов электровозов, тепловозов, большегрузных вагонов и машин для механизации погрузочно-разгрузочных и ремонтно-путевых работ на железных дорогах. В ответ на решения июньского Пленума локомотивостроители специализируют заводы и увеличивают выпуск электровозов и тепловозов, повышая уровень механизации производства. Для ускорения технического прогресса на железнодорожном транспорте важно, чтобы промышленность выпускала более мощные и совершенные электровозы и тепловозы, построенные с учетом новейших достижений науки и техники. Железные дороги заинтересованы в том, чтобы вагоностроители продолжали снижать вес грузовых и пассажирских вагонов за счет применения современных материалов, особенно низколегированных сталей и полимеров. Мы рассчитываем, что совнархозы полнее учтут потребности железнодорожного транспорта при расширении и специализации заводов, выпускающих приборы автоматики, телемеханики и связи, путевые и подъемно-транспортные машины и механизмы.

Партийные организации железнодорожного транспорта ведут большую организаторскую работу в массах, направленную на успешное решение важных задач, поставленных июньским Пленумом ЦК КПСС. Сейчас изменены организационные формы контроля первичных партийных организаций за деятельностью администрации предприятий. Комиссии, создаваемые партийными организациями, призваны систематически контролировать выполнение производственных заданий и кооперированных поставок, рациональное использование технических средств транспорта, выполнение плана внедрения новой техники, механизации и автоматизации производственных процессов, строго следить за соблюдением государственной дисциплины.

Местные партийные органы все больше оказывают внимания и помощи железнодорожникам в осуществлении программы технического перевооружения транспорта и в организации дальнейшего подъема его работы. Это выражается в повседневной заботе о досрочном выполнении планов перевозок, электрификации железных дорог, жилищном и культурно-бытовом строительстве, во всемерной поддержке творческой инициативы новаторов производства, открывающих новые большие возможности для повышения производительности труда и лучшего использования резервов.

Советские железнодорожники, вдохновленные светлыми перспективами нашего движения к коммунизму, тесно сплотившись вокруг своей родной Коммунистической партии, отдадут все силы и энергию тому, чтобы досрочно выполнить задания семилетнего плана, претворить в жизнь исторические решения XXI съезда КПСС.

О КРАСОТЕ ПОДВИГА

В жизни всегда есть место подвигам. Эта крылатая горьковская мысль, высказанная еще на исходе прошлого века, не только не утратила сегодня своего значения, большого жизненного содержания, но и обогатилась множеством примеров, утвердивших ее как характернейшую примету нашей жизни.

И действительно, в дни великих испытаний и свершений необычайно полно и ярко раскрываются характеры людей. В минуту подвига — ратного или трудового — находит себе выход все лучшее в человеке, что годами зрело в нем и набиралось сил.

Машинист, превозмогая нестерпимую боль, предотвращает гибель сотен пассажиров; случайный прохожий, рискуя собственной жизнью, бросается в горящее здание и спасает ребенка; чабан, застигнутый в горах бураном, заботится прежде всего не о своей безопасности, а о народном достоянии.

Перечень таких благородных дел, название которым — подвиг, можно было бы продолжать до бесконечности.

А коллективный подвиг? Каждодневный подвиг сотен и тысяч людей? Ведь он стал у нас настолько распространенным явлением, что ему перестали удивляться, свыклись с ним, как и с тем, что вокруг Земли продолжает свой полет неутомимый труженик — третий советский спутник.

Ходишь ли по прекрасным павильонам и площадкам недавно открывшейся Выставки достижений народного хозяйства, читаешь ли о том, как усмиряется нрав непокорной реки, как воздвигаются новые домны и открываются богатейшие месторождения нефти и газа, узнаешь ли о славных делах наших новаторов, об успехах бригад коммунистического труда,— во всем этом видишь плоды вдохновенного трудового подвига миллионов, видишь их «душ золотые россыпи».

Новая умная машина, найденный вирус губительной болезни, громада плотины, вставшей на пути могучей реки, каждая тонна пшеницы, снятая на целине, даются не «по щучьему велению». Это самоотверженный, героический труд, долгие раздумья и расчеты, это подчас и бессонные ночи, и до предела напряженные дни, это мобилизация всех сил разума и сердца, это, наконец, обостренное чувство гражданской ответственности за все, что свершается в стране.

Кропотлив и нелегок труд советских людей, творящих новую жизнь. Нехожены и трудны дороги, по которым они идут к своей высокой цели. Но в этом-то и состоит внутренняя, непреходящая красота их трудового подвига, осмыслить и художественно запечатлеть который призывает наших литераторов Коммунистическая партия.

«Высокое призвание советских писателей,— говорится в приветствии ЦК КПСС Третьему съезду писателей СССР,— **правдиво и ярко раскрывать красоту трудовых подвигов народа, грандиозность и величие борьбы за коммунизм...»**

Нет и не может быть у советской литературы более благородной и почетной задачи, чем эта. И во имя ее осуществления на новостройки Сибири, Урала, Дальнего Востока, во все концы страны, туда, где творится история нового мира, воплощается в жизнь грандиозная по своему размаху программа семилетки, едут сегодня художники слова, чтобы быть у самых истоков трудовых подвигов, ежечасно совершаемых простыми и в то же время героическими советскими людьми.

Уже сейчас на страницах газет и журналов появились первые очерки, первые стихи о нашей семилетке. Пройдет небольшой срок, и вслед за ними появятся повести и поэмы, романы и пьесы, в которых читатели увидят своих современников — строителей коммунизма, увидят во всем богатстве их внутреннего мира, с их подлинными мыслями и чувствами.

Надо прежде всего полнее и ярче показать то положительное, что определяет жизнь и труд советского человека, характеризует наше общество в его движении к коммунизму. Нашлись писатели, которые под видом борьбы с «лакировкой» отвернулись от этой задачи. Борьба нового со старым требует полной идейной ясности позиций писателя, самого активного участия в этой борьбе во имя торжества нового.

«Так за кого же мы в этой борьбе? — говорил товарищ Н. С. Хрущев в своей речи на съезде писателей.— **Конечно, за тех писателей и за то направление, которые берут в основу положительные явления, на этом положительном показывают пафос труда, зажигают сердца людей, зовут их вперед, указывают им пути в новый мир. Они как бы обобщают в образах положительных героев лучшие черты и качества людей, противопоставляют их отрицательным образам, показывают борьбу нового со старым и неизбежную победу нового».**

Давно ли мысленные взоры миллионов советских людей напряженно и радостно всматривались в воды и берега могучей сибирской красавицы Ангары, покоряемой волею советского человека. Невольно вспоминаются слова поэта, сумевшего в чеканных строках прославить родной народ, воздвигнуть нерукотворный памятник его трудовому подвигу. Александр Твардовский в своей книге «За далью — даль» дал монументальное изображение одного из этапов стройки на Ангаре и выделил самое главное, то, что раскрывает душу советского человека:

То был порыв души артельной,
Самозабвенный, нераздельный,—
В нем все слилось — ни дать, ни взять:
И удаль русская мирская,

И с ней повадка заводская,
И строя воинского стать,
И глазомер, и счет бесспорный,
И сметка делу наперед...

Как дорог мне в родном народе
Тот молодеческий резон,
Что звал его всегда к свободе,
К мечте, живущей испокон.
Как дорог мне и люб до гроба
Тот дух, тот вызов удалой
В труде,
В страде,
В беде любой,—
Тот горделивый жар особый,
Что — бить — так бей,
А петь — так пой!..

Вот она, героическая поэзия труда, проблески которой почувствовал А. М. Горький, когда увидел артельный труд русских людей на берегах другой великой реки.

В «Моих университетах» рассказано, как артель грузчиков разгружала затонувшую баржу, как «в серой мгле рассвета стремительно и неустанно бегали полуголые, мокрые люди и кричали, смеялись, любуясь своей силой, своим трудом», и как будущему писателю «показалось, что такому напряжению радостно разъяренной силы ничто не может противостоять, она способна содеять чудеса на земле, может покрыть всю землю в одну ночь прекрасными дворцами и городами, как об этом говорят вещие сказки».

Но это были только проблески. Это еще был труд за три ведра водки, на которые расщедрился хозяин баржи, и буйная картина проснувшихся сил сменилась картиной разнузданной гульбы в пьяном угаре.

Совсем иное, принципиально новое качество раскрывается в коллективном труде советских людей на самих себя, на благо своих детей и внуков, на благо великой родной страны, всего человечества, во имя добра и мира, счастья людей на земле.

В этом свободном труде на свободной земле и раскрывается в человеке все самое лучшее — духовная полнота и богатство его характера, беспредельная преданность Отчизне, сознание высокой цели, талантливость, дух товарищества, чистота и благородство нравственных устоев.

Именно в этом — в возвеличивании человека труда, как истинного героя нашего времени, и нашла свое призвание литература социалистического реализма. Правдивым и вдохновенным показом нового героя, нового, свободного мира она завоевала мировое признание.

Литературная страница

ЯЗЫКОМ ПЛАКАТА



Рисунок Л. Голованова.

Юрий МЕЛЬНИКОВ

Дорога

Глядит заносчиво и строго
На мир кремнистая скала.
Недавно новая дорога
Здесь по отрогам пролегла.

И по крутому перевалу
Поднялся первый самосвал...
Тверды и непокорны скалы,
Но люди тверже этих скал.

Сергей ВАСИЛЬЕВ

Гостеприимство

На склоне Альп, на берегу Дуная,
Я никогда, признаться, не бывал.
Мотивы русских песен вспоминая,
В кругу иноплеменном не певал.
А тут пришлось.
Да как пришлось! Бессчетно,
Как говорится, петь до хрипоты.
...Рудые тучи рдели, как полотна,
Медлительным закатом облиты.
Шумели сосны, шелестели вязы.
Объединяя чувства разных стран,
Воронежский парнишка долговязый
Старательно растягивал баян.
Сомкнув сердца, раскрыв для счастья души,
Мы пели,
пели,
пели допоздна,
Как «выходила на берег Катюша»
И как «полным коробочка полна»,
И передашь по проводу едва ли,
Как расцветала юности краса,
Как нам, советским людям, подпевали
Гостеприимных венцев голоса.

Вена, 31 июля.

С. МАРШАК

Урок русского языка

Наш гость язык усвоил сразу.
Идет ли митинг или пир,
Он говорит по-русски фразу:
«Друзья, пусть будет в мире мир!»

* * *

Но хорошо, кабы у гостя
Нашлась еще одна из фраз.
Пусть скажет он в заздравном тосте:
«Не надо нам ракетных баз!»

РАЗДУМЬЯ ПОЭТА

В издательстве «Советский писатель» недавно вышел томик избранных лирических стихов Степана Щипачева. Эта книга доставит истинное удовольствие любителям поэзии.

Есть разные виды поэзии — эпическая, драматическая, лирическая. Но есть и разные виды лирики. По-разному может изливаться душа поэта, сама напоенная событиями, красками, песнями из мира, который его окружает. Лирика С. Щипачева — это лирика мысли. Пушкин почитал главным достоинством прозы мысль. Но мысль, облеченная в поэтические образы, может стать и главным достоинством стихотворного искусства. Особенность стиха заключается в том, что мысль, в него вложенная, образуется не только значением слов, но их ритмом, музыкой и поэтическими образами. Талант настоящего поэта — редкий талант, хотя стихи умеют писать многие.

Лирика С. Щипачева — это лирика раздумий о нашей сегодняшней жизни, о том, чем живет современный советский человек. В стихах поэта всегда присутствует, иногда хотя бы в отражении, в намеке, но мысль о борениях народа, о коммунизме, об идеалах, которые воодушевляют людей.

Главная сфера, в которой наиболее полно раскрывается его лирический талант,— это любовь. Это одна из вечных тем мировой поэзии, но в нее поэт сумел внести свое, новое содержание, взятое из нашей жизни.

Мы строим коммунизм. Что в мире краше,
Чем этот труд! Где доблести предел?
Предела нет! А кто сказал, что наша
Любовь должна быть мельче наших дел?

* * *

Есть книга вечная любви.
Одни едва
В ней несколько страниц перелистали,
Другие, все забыв, ее читали,
Слезами полили слова.

Ее читают много тысяч лет,
От строк ее и мне покоя нет.

Лирические стихи С. Щипачева воспитывают в читателе высокий строй чувств. Что же, эти стихи поучительны, рассудочны? — спросят нас. В иных стихах возникает и такой оттенок. Но в целом это лирика другая. В ней звучит радость от общения с жизнью, радость самого бытия. Стих Степана Щипачева лаконичен, сжат, тяготеет к афоризму, свойственному русскому классическому стиху. Перелистываешь новый томик и думаешь: «Вот стихи, которые каждый молодой человек мог бы подарить своей любимой». А ведь для этого и существует поэзия, чтобы делать человека или богаче душой, или счастливее.

К. ЗЕЛИНСКИЙ.

Сила доверия

Простая, незамысловатая история, свежо и молодо рассказанная А. Рекемчуком в повести «Время летних отпусков», опубликованной в журнале «Знамя», сразу же привлекла внимание читателей. Уже с первых страниц, где идет разговор о графике отпусков работников Унь-Ягинского нефтепромысла, ощущаешь добрую иронию писателя, удачно найденными деталями дающего характеристики почти всем героям повести.

Как и ее сослуживцам, старшему геологу промысла Светлане Панышко полагается отбыть в очередной отпуск. И лишь заведующий промыслом Брызгалов лишен нынче этого права — промысел, возглавляемый им, не выполняет план.

Собраны вещи, подана машина. Но Светлана Панышко в отпуск не уезжает — вместо переведенного на другую работу Брызгалова ей доверяется временно исполнять обязанности заведующей промыслом. То ли внезапность этого предложения, а скорее всего доверие, оказанное ей, геологу, а не промысловику, заставило как-то уж очень быстро отказаться от отпуска и занять весьма обременительный пост руководителя сложного и изрядно запущенного хозяйства.

Но не только руководство треста доверило молодой женщине возглавить промысел — ей доверили люди, с которыми она трудилась рядом. Именно доверие коллектива, творческая инициатива, которая была раньше скована погрязшим в текучке Брызгаловым, помогли новой заведующей довольно быстро войти в роль руководителя производства.

Люди доверяли ей, она доверяла людям. Это взаимное доверие изменило всю обстановку на промысле, развязало творческие силы, дремавшие при Брызгалове с его многолетним «административным опытом». Растет добыча нефти, задышали считавшиеся безнадежными скважины.

О событиях, происходящих в повести,— касаются ли они чисто производственных вопросов или связаны, например, с отношениями Светланы с Глебом Гореловым и его женой,— рассказывается живо и образно. И при этом видишь оригинальный, не похожий на многие другие почерк автора. Легкая ирония, шутка, которыми писатель иногда комментирует какой-либо поступок своего героя, органичны, не навязчивы и помогают более полному раскрытию характеров. Скупость в обрисовке образов, к которой приучил себя А. Рекемчук, выступая в жанре рассказа, ничуть не обедняет действующих лиц повести. Просто детали, которыми характеризует автор своих героев, более выразительны, впечатляющи. Всего несколькими штрихами очерчены, например, образы Инихова, Антонюка, Тарана, Мамедова и некоторых других, а их видишь, они надолго остаются в памяти.

К сожалению, несколько стандартной и, пожалуй, необязательной выглядит в повести сценка вечеринки у бухгалтера. Она ничего не добавляет ни к сюжету, ни к характерам героев.

Прочитав повесть, а она очень небольшая по размеру, сожалеешь, что расстался с ее героями, чьи характеры хотя нарисованы и ярко, но еще не успели раскрыться в полной мере. Думается, что новая встреча с героями этой повести была бы полезна и автору, и читателям. Хочется пожелать А. Рекемчуку, живущему в далекой Ухте, новых творческих успехов и еще большей требовательности к своему труду. Заявка, сделанная им, многообещающая. Хочется верить, что он ее оправдает.

Ю. ИВАЩЕНКО.

Феодорис ПИЕРИДИС

Н е т!..

(О человеке, не подписавшем «дилоси»)

«Миллионы людей живут, не видя белого света, без работы и без надежд, ибо они не делают «дилоси» (заявления об отречении от своих левых политических убеждений, о том, что они — друзья нынешних правителей)». Из письма **Манолиса Глезоса**, опубликованного газетой «Авги».

Ты говорил «нет»...
Тебе показали закаты,
которых ты целую вечность
не видел в своем подвале;
немыслимо светлое утро
без единого пятнышка тьмы,
и деревья, деревья, деревья...
Ты забыл, как они шумят.
И цветы.
Ты забыл уже, как они выглядят.
И зеленое море.
Ты забыл уже, как оно пахнет...
Они обещали все это
отдать тебе во владенье.
И за одно только слово,
за одно только слово «да»...
Ты говорил «нет»!

Тебе показали морщины
на лице твоей старой матери,
и руки тебе показали,
протянутые за милостыней,
руки твоих детей.
И любовь тебе показали,
ее поседевшие локоны.
Навек с тобой обрученную,
навек тобой обреченную,
горькую, одинокую.
И в руки тебе совали
ключ от её дверей.
И за одно только слово,
за одно только слово «да»...
Ты говорил «нет»!
Пытали тебя...
Пытали!
Как будто бы можно придумать
более страшную пытку,
чем то, что тебе показали,
то, что тебе показали...
И за одно только слово,
за одно только слово «нет».

И поднялось это слово
до самого темного неба,
и осталось там,
как звезда.
Чтоб видели люди,
чтоб помнили люди...

Перевел с греческого Александр Янов.



Иллюстрация эстонского художника Эдуарда Эйнмана к рассказу Ю. Лийва «Обыкновенная история».

ВОСКРЕСНЫМ УТРОМ...

М. ПРИЛЕЖАЕВА

Воскресное утро в Пскове начиналось колокольным звоном церквей.

Владимир Ильич был на ногах задолго до перезвона колоколов, сзывающих православный народ к ранней обедне.

Солнце, поднявшись над крышами, хлынуло в окна, наполняя комнату мягким сиянием, и разбудило Владимира Ильича.

Он отдернул занавески. В окно глянуло лазурное небо. Двое суток дождило. Ситничек, меленький дождик, сеял и сеял, нудно, без передышки, а в эту ночь разнесло обложные тучи и засверкало, блистая омытой зеленью, чистое утро. Город еще не просыпался, только на мостовой ворковали и гуляли голуби-сизяки.

Потом зазвонили колокола, но к тому времени Владимир Ильич уже заканчивал письмо. Опасаясь выдать на случай жандармской проверки свое ликование, он в сдержанных выражениях сообщал, что, доживая в Пскове последние дни, паки и паки возносит благодарности здешнему, выше всех ожиданий, здоровому климату, но что злосчастный катар требует все же полечиться еще за границей и что от псковского полицмейстера разрешение на отъезд для этой цели получено. Можно собирать чемодан!

Выдвинув ящик стола, Владимир Ильич взглянул на заграничный паспорт.

Слишком уж важен этот магический документ, выпускающий его из-под пристального надзора российской охранки! С отъездом за границу связаны планы дальнейшей партийной работы, в подготовке к которой протекли вся шушенская ссылка и почти три месяца в Пскове. Почти три месяца непрестанного в точном смысле слова труда — связей, знакомств, встреч, совещаний, обдумываний, в результате которых издание за границей нелегальной газеты «Искра» решено окончательно!

О планах издания «Искры» Владимир Ильич мог бы исписать четыре, пять, десять страниц, не отрывая пера от бумаги, но так как малейший намек грозил непоправимой бедой, именно в этом месте пришлось ставить точку. Владимир Ильич заклеил конверт и надписал адрес: Уфа. Угол Тюремной и Жандармской...

— Ничего себе, веселенький адресок! — усмехнулся он, подставляя конверт под солнце, чтобы просохли чернила.

Стол стоял у окна и весь был залит солнечным светом. Владимира Ильича потянуло на воздух, куда-нибудь в поле или на берег реки, где веет майский ветерок, неся из садов запахи цветущих вишен и яблонь. Он спрятал письмо в карман, надел кепи и на цыпочках вышел из комнаты, намереваясь уйти незамеченным. Хозяева непременно затеяли бы завтрак, а Владимиру Ильичу до страсти хотелось выбраться на волю, пока улицы пусты и листья барбарисовых и жасминных кустов за садовыми изгородями росятся жемчужными каплями недавнего дождика.

Владимир Ильич был совершенно свободен, если не считать предстоящей встречи в одном дружеском доме, буде эта крайне для него интересная встреча состоится сегодня.

Он вышел побродить напоследок по Пскову, но голова продолжала работать. Он думал и думал о том, что волновало его бесконечно! О том, что рабочее движение широко и могуче, но раздроблено. А среди интеллигентов-литераторов разноголосица, путаница. Экономизм грозит увести рабочих в болото. Опасно! Не смертельно опасно, но закрывать глаза на шатание мысли нельзя. Трижды нельзя! «В чем же задача? Разойтись с теми, кто мешает движению. И возобновить истинно революционную партию. Это сделает «Искра». И для этого нужно... Стоп! Условлено: отдых, не думать...»

Мощенные булыжником улицы вывели Владимира Ильича на берег Псковы.

Колокола умолкли. Некоторое время куда-то вдаль катилось замирающее эхо медного гула, и вдруг Владимира Ильича остановила тишина.

С высокой кручи берега, как на ладони, открывалось Запсковье. Яркий купол неба над веселой толпой крыш, купающихся в белых озерах цветущих груш и яблонь; золоченые луковки храмов, изящные звонницы, похожие издали на детские игрушки; темные развалины крепостной стены, с взбежавшей на самый верх одинокой березкой.

Удивленно и радостно обозревал Владимир Ильич открывшийся взгляду простор, едва ли не впервые за все это время увидев весну и неотразимую прелесть старого Пскова.

Внизу, под ногами, спешила к устью порожистая Пскова, спотыкаясь о валуны и брызгаясь радужной на солнце пеной. Весь берег над Псковой пылал одуванчиками и тонко звенел.

Сначала после колоколов слышно было лишь тишину. Теперь Владимир Ильич различал много звуков. Щебет какой-то красногрудой птицы, перелетавшей с ветки на ветку в саду, следя за ним черными глазками; жужжание пчел над цветами, плеск воды о валун, шелест листьев, казалось, даже вздох лепестка, падающего с яблони.

Владимир Ильич шел мимо садов. Порой садовая изгородь подступала к самому краю обрывистого берега, и тогда, почти вися над крутизной, он с юношеской ловкостью одолевал преграды, внутренне хохоча при мысли о том, что сказал бы респектабельный Степан Иванович Радченко, видя акробатические упражнения его.

Красногрудая птица все следила за ним черными глазками, прыгая в ветках и щебеча. Он не заметил, как свернул от Псковы, и очнулся уже почти в центре города, где в доме, куда сейчас торопился, проходили те совещания, на которых обсуждались программа и направление «Искры».

Если бы Владимира Ильича заботила только программа! Вся подготовка газеты лежала на нем. Вся организация дела.

Шифр для сношений с русскими агентами «Искры». Связи с корреспондентами. Перевозка газеты из-за границы в Россию. Распространение.

Всю эту гибкую и энергичную жизнь будущей «Искры» надо наладить. И для этого в первую очередь надо создать сеть агентов «Искры».

К одному из бойцов искровской армии Владимир Ильич сейчас и направлялся.

За несколько шагов до знакомого подъезда Владимир Ильич увидел извозчика.

При взгляде на жеребца каурой масти, с выгнутой, как у лебедя, шеей, и на лакированные крылья коляски, Владимир Ильич, еще не различая за извозчичьей спиной седока, догадался: Калмыкова приехала! Разумеется, она выбрала самый лучший экипаж у вокзала, и, возможно, станционный жандарм вытянулся в струнку перед такой элегантной особой, прибывшей из Петербурга со скорым поездом в купе первого класса.

Владимир Ильич замедлил шаги, избегая встречи на улице с Александрой Михайловной Калмыковой, вдовой сенатора и автором нашумевших статей по еврейскому вопросу, владелицей знаменитого книжного склада на Литейном проспекте и учительницей рабочей школы за Невской заставой, светской дамой и близким другом всех Ульяновых и всего Союза борьбы с первых лет его жизни.

Важная, в весеннем пальто и вуалетке, наполовину закрывавшей немолодое, с крупными чертами и властным выражением лицо, она величественно сошла с коляски и вступила в подъезд с таким видом, с каким, должно быть, придворные дамы следуют на приемы в Зимний дворец.

«Умница! Кто рискнет заподозрить?» — восхищенно подумал Владимир Ильич.

Две старухи и какая-то вся розовая, воздушная барышня, задержавшиеся поглазеть на туалеты приезжей особы, отправились дальше. Извозчик спрятал в кошель полтину серебром, натянул вожжи, жеребец, выгибая лебединую шею, унес пустую коляску вдоль улицы, и Ульянов, никем не замеченный, вошел в тот же подъезд.

— Владимир Ильич!

— Владимир Ильич!

Две девчушки-погодки, пяти — шести лет, в одинаковых сарпинковых платьицах, с одинаковыми бантами на затылках, выбежали на колокольчик в прихожую и повели гостя к столу, где уже фыркал кипящий самовар и румянился, только из печки, пирог.

Гость был в самом милом для него местном доме, у Любови Николаевны Радченко, не так давно высланной из Петербурга под надзор полиции в Псков.

Трудно поверить, что эта светлолицая, на вид такая домашняя женщина, которой больше к лицу имя «Любушка», чем партийная кличка «Стихия», ведала вдвоем с мужем всеми техническими и финансовыми делами Союза борьбы, ведала долго и в опаснейшие для него времена.

Она разливала чай, две ее дочки сидели у нее по бокам, качая бантами на затылках и с любопытством ловя каждое слово гостей. Калмыкова, попивая маленькими глотками чай, с иронической усмешкой рассказывала:

— Петербургские новости? Какие — если иметь в виду наше столичное «просвещенное» общество? Новости перекочевали сюда! Там закоренело по-старому. Коли ты не совсем негодяй, так уж, значит, порядочный. Коли не полный дурак, так уж мыслитель. Умы измельчали, характеры выветрились, если не считать могучих фамилий, как Стасовы, коими не чересчур мы богаты. В прессе процветают ничтожества. Пишут витиевато, фраза всем овладела, не доберешься до смысла. Ах, да что толковать!

— В пессимизм вогнало от светских знакомств? — рассмеялся Владимир Ильич.

Она поставила чашку и ответила с какой-то строгой задумчивостью:

— Колокола у вас в Пскове... Только лишь из вагона, в какой конец ни шагни — старина. Пушкин здесь псковскими улицами хаживал. Вот как движется живая история. То был пушкинский Псков...

— Вы поэт, Александра Михайловна.

— Куда там поэт! Книгопродавец в звании сенаторши. Однако толстосумы из Гостиного двора не зря моему книжному складу дивятся. Подвела баланс. Обороты солидные, Владимир Ильич!

Человек посторонний не понял бы скрытого смысла последних слов Калмыковой. Ничего не поняли и девчушки в сарпинковых платьицах. Заскучав за столом, они наспех допили молоко и убежали во двор. Владимир Ильич поднялся с места, в два шага обогнул стол.

— Спасибо, Александра Михайловна!

— Неужто сомневались? — сердито спросила она.

Нет, не сомневался. Он был уверен: Калмыкова поддержит материально издание «Искры»,— но, пожалуй, сейчас только понял, как все же грызло его беспокойство о средствах.

У «Искры» есть и будут друзья!

— Мы создадим трибуну для всенародного политического обличения царизма. «Искра» будет этой трибуной! — говорил Владимир Ильич.

Он ходил, останавливался. Думал вслух. Чуть скуластое, с высокими висками и характерным изломом бровей лицо его раскраснелось от возбуждения.

— Весь гвоздь в том, чтобы объединить рабочее движение в несокрушимое целое! Наталкивать всех недовольных режимом людей на мысль о негодности самодержавного строя. Постыдной негодности!

Любовь Николаевна Радченко, забыв руку на кране самовара, следила за ним. Волнение Владимира Ильича передавалось ей, отражаясь, как в зеркале, на миловидном, то хмурившемся, то светлевшем лице.

Мысли и образы кипели в мозгу Владимира Ильича.

Ему представлялось: вот каменщики закладывают камни грандиозной, от века невиданной стройки. Тянут нить, чтобы указать направление кладки. Так наша «Искра» даст эту нить, за которую каждый революционер может взяться.

Владимиру Ильичу представлялись леса вокруг стройки, обозначившие контуры здания. Так наша «Искра» станет лесами величайшего прекрасного здания — Партии! По лесам «Искры» поднимутся революционеры, рабочие, новые социал-демократические Желябовы! Выпрямятся во весь исполинский свой рост, развернут богатырские силы и поведут народ на расправу с позором и проклятьем России — царизмом.

Он на секунду умолк.

Любовь Николаевна, поджав подбородок крепко стиснутыми кулачками, не отрывала от него ждущего взгляда.

— ...И разгорится всенародный пожар. Вот о чем нам надо мечтать! — сказал Владимир Ильич.

«Отбуду срок высылки. Перейду на нелегальное положение. Стану агентом «Искры»,— думала Любовь Николаевна Радченко.

— А мне что-то все грезится,— с мягкой улыбкой заговорила Калмыкова.— Пушкин нейдет из ума. Свободный гений, затворник опальный... Здесь, на псковской древней земле, Пушкин слушал народ. Может, не к месту такие фантазии? Не судите, старею.

Владимир Ильич стоял у окна. Широкая полоса горячего света вливалась в окно, и он, развернув плечи, подставлял солнцу грудь.

Он оглянулся на слова Калмыковой. Из глаз его брызгал веселящий блеск. В каждой черточке лица играли жизнь и энергия.

— Надо мечтать!

Из новой повести.

Свободу греческим демократам!

«РЕАКЦИЯ НАМЕРЕНА ПРЕВРАТИТЬ ГРЕЦИЮ В КОНЦЛАГЕРЬ»

АФИНЫ, 1 августа. (Соб. корр. «Правды»). Борьба греческого народа за освобождение Манолиса Глезоса и его товарищей принимает все более широкий размах. Миллионы греков, поднявших свой голос протеста против позорного приговора военного трибунала Афин, требуют его немедленной отмены во имя восстановления попранной законности и нормализации внутриполитического положения в Греции.

Выражая эти настроения широких кругов общественности, профсоюзный комитет защиты демократических прав и традиций предпринял вчера очередной демарш перед многими буржуазными политическими деятелями и органами печати. Он призвал их осознать, «какая угроза возникла для демократии в Греции в связи с кампанией преследований политических противников правительства».

В обращении разоблачается также подлинный смысл новых мер полицейских органов о введении «режима проживания» для политических ссыльных в Афинах, Салониках, Пирее и многих других городах. Эти меры, по оценке профсоюзного комитета, представляют собой фашистский по своему характеру акт и свидетельствуют о том, что реакционные круги Греции намерены превратить всю страну в концентрационный лагерь.

Попытки полицейских органов власти учинить расправу над теми политическими ссыльными, которые отказываются ежедневно являться в полицию для унизительной регистрации, вызывают повсеместное противодействие общественности.

Гневно осуждая произвол полицейских властей, газета «Авги» отмечает, что «только садисты могли придумать такую меру преследования своих политических противников».

Серьезный удар по заговору реакции против прогрессивного движения Греции наносят выступления видных буржуазных деятелей, резко критикующих правительство за его нежелание прислушаться к голосу большинства нации и отказаться от гонений на демократов.

В частности, сегодня афинские газеты широко комментируют выступление лидера партии «прогрессистов» Маркезиниса. В своем интервью представителям печати *он высказал свое глубокое убеждение*, что «дело» Глезоса было создано «из ничего».

Решительно осуждая гонения на демократов, руководство «Демократического союза» обратилось к правительству с призывом прекратить этот полицейский произвол ради достоинства государства.

В то же время становится все более очевидным, что разгул реакции не может помешать росту недовольства народа внутренней и внешней политикой правящих кругов страны.

Газеты отмечают, что оно вызвано не только ненормальным внутриполитическим положением страны, но и внешнеполитическим курсом правящих кругов Греции. Речь идет о превращении страны в американскую атомно-ракетную базу и об отказе греческого правительства обсудить план создания на Балканах зоны мира.

Демократические силы Греции считают, что немедленное прекращение го*нений на демократов, освобождение* Манолиса Глезоса и других патриотов, восстановление конституционной законности и свобод народа, проведение внешней политики с учетом подлинных интересов нации представляют сейчас единственный путь для нормализации положения в стране.

Н. БРАГИН.

ОТМЕНИТЬ НЕЗАКОННЫЙ ПРИГОВОР!

ТАЛЛИН, 1. (Корр. «Правды»). Новый несправедливый приговор афинского военного трибунала над Манолисом Глезосом и другими греческими демократами вызвал возмущение трудящихся Эстонии. Состоялись митинги протеста против вопиющего произвола над людьми, чьи имена стали символом беззаветного служения делу мира и дружбе народов.

На митинге коллектива Таллинского радиотехнического завода «Пунане РЭТ» токарь Артур Кристьюхан сказал:

— Несмотря на то, что защита убедительно доказала невиновность обвиняемых и разоблачила грязную клевету, военный трибунал совершил расправу над Манолисом Глезосом и другими греческими патриотами. Мы присоединяем свой голос к голосу всех честных людей мира и требуем освобождения Манолиса Глезоса и его товарищей.

Хиросима не должна повториться

ХИРОСИМА, 1 августа. (ТАСС). Сегодня в Хиросиме — городе, 14 лет назад подвергшемся атомной бомбардировке, открылась предварительная сессия V Международной конференции за запрещение атомного и водородного оружия и за разоружение.

Утреннее заседание конференции открылось кратким приветственным выступлением мэра города Хиросимы Хамаи.

Горячими аплодисментами встретили участники конференции появление на трибуне председателя Всеяпонского совета по запрещению атомного и водородного оружия лауреата международной Ленинской премии «За укрепление мира между народами» Каору Ясуи.

На нынешней конференции, сказал Ясуи, должны быть выработаны единодушные решения, ведущие к выполнению общего долга перед человечеством и открывающие путь в светлое будущее. Если перед памятником жертвам хиросимской трагедии представители различных стран и народов, и в первую очередь представители Советского Союза и Соединенных Штатов, крепко пожмут друг другу руки, сказал в заключение Ясуи, то это будет лучшей памятью погибшим, нежели самый красивый венок.

Помощь жертвам наводнения

Как уже сообщалось в печати, недавно в Индии произошло сильное наводнение, причинившее огромный ущерб населению штата Джамму и Кашмир.

28 июля председатель исполкома Союза обществ Красного Креста и Красного Полумесяца профессор Г. А. Митерев направил премьер-министру Республики Индии Джавахарлалу Неру телеграмму, в которой сообщалось, что президиум Исполнительного комитета Союза обществ вынес решение передать в распоряжение премьер-министра Республики Индии 80 тысяч индийских рупий для оказания помощи населению штата Джамму и Кашмир.

1 августа от г-на Д. Неру получено ответное послание. В нем говорится: «Я благодарен вам и обществам Красного Креста и Красного Полумесяца Советского Союза за ваш дар 80 тысяч рупий для оказания помощи жертвам наводнения в Джамму и Кашмир. Я ценю ваше сочувствие и тот дух, которым вы руководствовались, направляя ваш щедрый дар».

Выступление по Московскому телевидению Р. Никсона

1 августа по Московскому телевидению выступил вице-президент США Ричард М. Никсон. Его выступление передавалось также по радио.

Вице-президент США заявил, что, хотя девять дней являются слишком коротким периодом для посещения такой великой страны, как СССР, он все же имел возможность за это время откровенно обсудить с Н. С. Хрущевым и другими руководителями Советского правительства ряд вопросов, посетить Ленинград, Сибирь и Урал, а также встретиться с тысячами людей самых разнообразных профессий.

Прежде всего, заявил вице-президент, я хотел бы сказать, что на меня произвели огромное впечатление эффективное современное оборудование на ваших фабриках и заводах, ваш великолепный балет в Ленинграде и Новосибирске, стремление к прогрессу, которое ясно видно повсюду. Но больше всего на меня произвели впечатление ваши люди.

Подчеркнув далее, что как советские люди, так и американцы едины в своем стремлении к миру, вице-президент США заверял, что Соединенные Штаты не желают ничего, кроме справедливого мира, основанного на взаимном уважении.

Затем Р. Никсон остановился на вопросе об американских военных базах на чужих территориях, на вопросе о прекращении испытаний термоядерного оружия и некоторых других. По этим вопросам он защищал и отстаивал тезисы официальной американской политики.

Мы должны откровенно признать, продолжал вице-президент, что между нашими странами существуют очень серьезные разногласия, которые нелегко разрешить. Но, если государства хотят быть друзьями, они могут разрешить подобные разногласия, не прибегая к войне. Я хотел бы, заявил он далее, предложить сегодня некоторые практические шаги, которые способствовали бы делу мира, создавая лучшее взаимопонимание. В этой связи он предложил расширить изучение английского языка в СССР и русского языка в США, увеличить культурный обмен и взаимные визиты граждан обеих стран, а также расширить обмен информацией.

В заключение вице-президент США выразил благодарность за теплую дружбу и гостеприимство, которое он и его спутники встречали повсюду, где бы они ни были в Советском Союзе. (ТАСС).

Пребывание г-жи П. Никсон в Москве

1 августа супруга вице-президента США г-жа П. Никсон, супруга посла г-жа Д. Томпсон и их спутники посетили в Москве родильный дом № 27 Тимирязевского района. В светлых, залитых солнцем и сверкающих белизной палатах они знакомились с советскими женщинами.

Г-жа Никсон и ее спутники осмотрели детское отделение, рентгеновский кабинет, кабинет психопрофилактики, женскую консультацию. *Прощаясь с медицинским персоналом родильного дома и главным врачом К. А. Шевлягиной, г-жа Никсон сказала:* «Очень приятно было с вами познакомиться. Ваш родильный дом в очень хорошем состоянии. Я получила большое удовольствие от беседы с вами». (ТАСС).

КРАТКИЕ СООБЩЕНИЯ

❋ Из Бухареста отправился «поезд дружбы», в котором на Выставку достижений народного хозяйства СССР в Москву отбыло около четырехсот румынских крестьян — членов коллективных сельских хозяйств.

❋ В художественной галерее Коломбо открылась выставка советского изобразительного искусства, организованная посольством СССР и министерством культуры Цейлона.

❋ В мельбурнском театре «Палас» состоялось первое выступление артистов балета Государственного академического Большого театра Союза ССР.

УБРАТЬ С ПУТИ ПОСЛЕДНИЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

ЖЕНЕВА, 1 августа. (Соб. корр. «Правды»). В Женеве идет напряженная работа. Каждый день министры встречаются по одному, а то и по два раза. Правда, после каждой встречи из кругов западных делегаций распространяются одни и те же пессимистические слова: «Никакого продвижения». Но нельзя не понять, что если бы встречи министров действительно были бесплодными, то от них давно бы уже отказались.

После вчерашней встречи четырех министров тоже было сказано: «Ничего нового». Однако швейцарская, английская, *французская, да и американская печать* сегодня пропускает эти надоевшие слова мимо ушей и пытается по-серьезному вдуматься в то, что происходит в Женеве. Многие корреспонденты и обозреватели приходят к выводу, что объективные условия для сближения позиций имеются и что от этого факта уйти невозможно, если даже он кое-кому и неприятен.

Лондонская газета «Таймс» пишет, что «контуры возможного соглашения по Берлину становятся все более ясными. Остается согласовать только несколько пунктов, хотя они самые важные». Парижская газета «Монд» указывает, что возможны три варианта исхода совещания: разрыв, перерыв в работе, заключение соглашения ограниченного характера. Наименее вероятным исходом газета считает полный разрыв, ссылаясь на прецедент Женевской конференции по вопросу Индо-Китая в 1954 году. Газета выражает надежду на благоприятный исход совещания.

В таком же духе высказываются многие швейцарские газеты. «Журналь де Женев» констатирует, что «переговоры, кажется, не замедляют ритм своей работы». «Газетт де Лозанн» говорит о «сближении участников в последние дни совещания» и пишет: «В каждом лагере надеются на то, что противник сделает последние усилия для важных уступок».

Конечно, никто не закрывает глаза на трудности, которые преграждают путь к соглашению. Наиболее серьезным препятствием является нежелание западных держав пойти на сокращение своих войск в Западном Берлине. Нереалистическую позицию западные державы занимают и по другим вопросам, обсуждаемым на совещании. Все это тормозит продвижение к соглашению.

Даже наиболее реакционные газеты Запада признают, что пагубную роль играет в Женеве боннская дипломатия. Сегодня все газеты пишут о предпринятом вчера Бонном новом демарше с целью помешать успеху на совещании. Некоторые газеты пытаются несколько обелить боннских обструкционистов, распространяя пущенную вчера поздно вечером боннской делегацией *версию, будто Брентано не вручал Гертеру* новый меморандум правительства ФРГ, а только «устно выразил озабоченность федерального правительства» в связи с появившимися признаками сближения точек зрения четырех министров. Конечно, дело не меняется от того, устно или письменно предпочитает сегодня действовать Бонн: демарш есть демарш. К тому же все газеты пишут о том, что Брентано вручил Гертеру даже два документа, разработанных якобы не в Бонне, а в Женеве экспертами делегации ФРГ. Авторы этих документов, как пишут газеты, указывают на «опасные перспективы» какого-либо соглашения по берлинскому вопросу. Так или иначе Бонн добивается срыва переговоров. И это уже раздражает даже многих приверженцев «единства Запада». Обозреватель «Газетт де Лозанн» называет, например, вчерашнюю подрывную акцию Брентано и Брандта «неблаговидным маневром западных немцев».

В Женеве считают, что совещание министров иностранных дел вступило в наиболее ответственную стадию. Сейчас, как никогда, необходимы здравый смысл, реалистическая оценка положения вещей, ясный учет того, что народы не простят тем государственным деятелям, которые не захотят воспользоваться имеющимися возможностями для достижения соглашения. Интересы мира требуют решительно убрать с пути оставшиеся препятствия и обеспечить положительный исход Женевского совещания.

П. НАУМОВ.

Встречи в Женеве

ЖЕНЕВА, 31 июля. (Спец. корр. ТАСС). Сегодня вечером министр иностранных дел СССР А. А. Громыко встретился с министром иностранных дел ГДР Л. Больцем и имел с ним беседу по вопросам работы Женевского совещания. На беседе присутствовали члены и советники обеих делегаций: В. А. Зорин, М. Г. Первухин, И. И. Ильичев, О. П. Селянинов, О. Винцер, В. Мейсснер, Г. Кегель.

ЖЕНЕВА, 1 августа. (Спец. корр. ТАСС). Сегодня днем министр иностранных дел СССР А. А. Громыко имел в резиденции советской делегации продолжительную беседу с государственным секретарем США К. Гертером.

Происходило дальнейшее взаимное выяснение позиций и возможностей найти согласие по тем вопросам, по которым его еще нет.

В беседе с советской стороны участвовали В. А. Зорин и А. А. Солдатов и со стороны США — Л. Мерчэнт и Ф. Рейнхардт.

ЖЕНЕВА, 1 августа. (Спец. корр. ТАСС). Сегодня, вскоре после беседы с К. Гертером, министр иностранных дел СССР А. А. Громыко встретился с министром иностранных дел ГДР Л. Больцем и имел с ним беседу, во время которой были продолжены консультации по предложениям, внесенным на обсуждение Женевского совещания.

В беседе приняли также участие со стороны советской делегации: В. А. Зорин, М. Г. Первухин, И. И. Ильичев, О. П. Селянинов; со стороны делегации ГДР — О. Винцер, В. Мейсснер, Г. Кегель.

На советской выставке в Нью-Йорке

НЬЮ-ЙОРК, 1 августа. (ТАСС). Вчера советскую выставку в Нью-Йорке посетили члены постоянных представительств стран народной демократии при ООН. Гости подробно ознакомились со всеми ее экспонатами. После осмотра выставки дирекция устроила в честь гостей большой прием.

Нужна встреча на высоком уровне

ТИРАНА, 1 августа. (ТАСС). Выступление Н. С. Хрущева 28 июля на митинге трудящихся Днепропетровского машиностроительного завода вызвало большой интерес у албанской общественности. Комментируя эту речь, газета «Зери и популлит» пишет, что Н. С. Хрущев дал глубокий и объективный анализ международных событий, назвал причины, препятствующие мирному разрешению разногласий. В своем выступлении Первый секретарь ЦК КПСС Н. С. Хрущев призывает к укреплению атмосферы взаимопонимания между народами, к мирному сосуществованию стран с различными государственными системами. Говоря о необходимости встречи на высоком уровне для разрешения спорных вопросов и обеспечения мира, газета отмечает, что эти жизненные и сложные вопросы могут легче решить главы правительств, ибо именно они имеют больший опыт и широкие полномочия.

Требование немецкого народа

БЕРЛИН, 1 августа. (ТАСС). По сообщению агентства АДН, на конференции по вопросам торговли, проходившей в Лейпциге, с большой речью выступил первый секретарь ЦК СЕПГ Вальтер Ульбрихт. В. Ульбрихт уделил большое внимание Женевскому совещанию министров иностранных дел. Мы удивлены, заявил В. Ульбрихт, что господин Никсон в Москве говорит о мире во всем мире, а в Женеве, где речь идет о том, чтобы обеспечить этот мир, господин Гертер отклоняет установление нормальных условий в Западном Берлине и Западной Германии.

В. Ульбрихт указал, что для обеспечения мира во всем мире не нужны американские войска в Западном Берлине. Обеспечению мира не служит также и то, что в Западном Берлине действуют американские и другие шпионские организации.

Коснувшись политики боннского правительства в период Женевского совещания, В. Ульбрихт отметил, что руководящие круги ФРГ предприняли все, чтобы помешать нормальному ходу совещания. Боннское правительство показало, что оно выступает против разрядки международной напряженности, что оно хочет решить германский вопрос путем гражданской войны. Однако этот план несерьезен, так как боннское правительство прекрасно знает, что Германская Демократическая Республика связана с Советским Союзом и с государствами Варшавского договора. Агрессивные планы боннского правительства обречены на провал.

ВЗАИМНЫЕ ВИЗИТЫ ПОЛЕЗНЫ

ВАШИНГТОН, 1 августа. (ТАСС). Белый дом опубликовал заявление группы американских губернаторов, посетивших недавно Советский Союз. В заявлении говорится, что группа в течение трех недель знакомилась с политической, экономической и социальной структурой СССР, побывала в пяти республиках и беседовала с сотнями официальных лиц на всех уровнях. «Мы,— заявляют губернаторы,— беседовали с рядовыми советскими гражданами и имели возможность выяснить их личные настроения и взгляды.

В результате этой поездки и на основе наших личных наблюдений в посещенных нами районах у нас создалось следующее мнение: надо признать, что народ Советского Союза добился значительного прогресса в деле развития своей обширной страны в условиях своей социалистической системы...»

В заключение группа губернаторов высказывается за широкий обмен визитами между США и Советским Союзом, что, по их словам, отвечает «высшим интересам обеих стран».

Высотная Асуанская плотина

Сегодня «Правда» публикует статью главного инженера проекта высотной Асуанской плотины на р. Нил в Объединенной Арабской Республике Н. А. Малышева о рассмотрении в июне с. г. советского проекта большой группой квалифицированных специалистов ОАР и приглашенных специалистов из США, ФРГ, Франции и Англии.

Советскому проекту было отдано предпочтение перед проектами, разработанными специалистами других стран, он получил одобрение и принят. По этому проекту и будет строиться высотная Асуанская плотина. Гидроэнергетики Министерства строительства электростанций и специалисты проектных организаций Гидропроекта исходили при составлении этого проекта из задачи выбрать наиболее экономичные и прогрессивные с технической точки зрения решения. Успешному решению этой задачи помогло использование богатейшего опыта проектирования и строительства крупнейших гидроэнергетических объектов в СССР.

Н. МАЛЫШЕВ
Герой Социалистического Труда, главный инженер проекта высотной Асуанской плотины

В ЕГИПЕТСКОМ районе Объединенной Арабской Республики самая низкая в мире земельная обеспеченность, приходящаяся на одного жителя. При населении около 25 миллионов человек в Египте только 2,4 миллиона гектаров используемых в сельском хозяйстве земель, остальную территорию страны составляют пустыни. Ничтожный клочок земли, приходящийся на одного жителя Египта, *должен не только* прокормить его, но с этого же клочка земли снимаются хлопок, рис, лук и другие культуры, которые в значительной части вывозятся за границу, а на вырученные деньги покупаются промышленные изделия для населения и оборудование для создаваемой промышленности.

Эта низкая земельная обеспеченность в Египте продолжает снижаться, так как рост населения идет быстрее прироста обрабатываемых земель. Прирост же обрабатываемых земель полностью зависит от дополнительного получения воды для полива полей, так как в Египте земля не может дать и не даст никакого урожая без орошения.

Откуда же можно получить воду для орошения? Небольшое количество воды получается из артезианских скважин, но свыше 90 процентов всех используемых земель орошаются из Нила, единственной реки, протекающей по Египту. Только в периоды половодий вода из Нила доходит до Средиземного моря, в остальной же период года вся вода разбирается на орошение земель. В благополучные годы из Нила на орошение забирается около 50 кубических километров воды.

Река Нил в среднем за год несет 84 кубических километра воды, но со значительными колебаниями по годам — от 45 до 137 кубических километров. В годы с малым стоком в Египте посевы гибнут от засухи, в годы с большим стоком сельскому хозяйству наносят громадный ущерб наводнения и заболачивания земель.

Следовательно, единственным решением по повышению полезной отдачи Нилом воды может быть регулирование его стока в многолетнем разрезе. Для полного регулирования стока необходимо было бы создать водохранилища с объемом около 220 кубических километров.

Существовало много проектов создания водохранилищ для регулирования Нила. В 1952 году появилась идея строительства высотной Асуанской плотины на территории Египта, создающей водохранилище многолетнего регулирования емкостью в 130 кубических километров.

Водохранилище высотной Асуанской плотины позволит зарегулировать 80 кубических километров воды из 84 кубических километров среднего стока. Из 80 кубических километров зарегулированной воды около 10 кубических километров будет теряться на испарение и фильтрацию, а 70 кубических километров могут быть использованы на орошение земель. При этом Египет в дополнение к 50 кубическим километрам используемой в настоящее время воды получит еще не менее 12 кубических километров воды. Из этих 12 кубических километров дополнительной воды 8 кубических километров будет получено после постройки первой очереди плотины, по строительству которой Советский Союз оказывает Объединенной Арабской Республике финансовую и техническую помощь.

Создаваемое водохранилище позволит использовать в сельском хозяйстве дополнительно 800 тысяч гектаров земли за счет орошения новых земель и осушения земель, ныне заболачиваемых во время половодий из-за высоких уровней воды в реке.

Наводнения в долине Нила после постройки высотной Асуанской плотины прекратятся, прекратятся также засухи, так как водохранилище создаст твердую гарантию ежегодного получения воды на орошение всех земель, введенных в сельскохозяйственное производство.

Продукция сельского хозяйства Египта после создания водохранилища увеличится на 50 процентов.

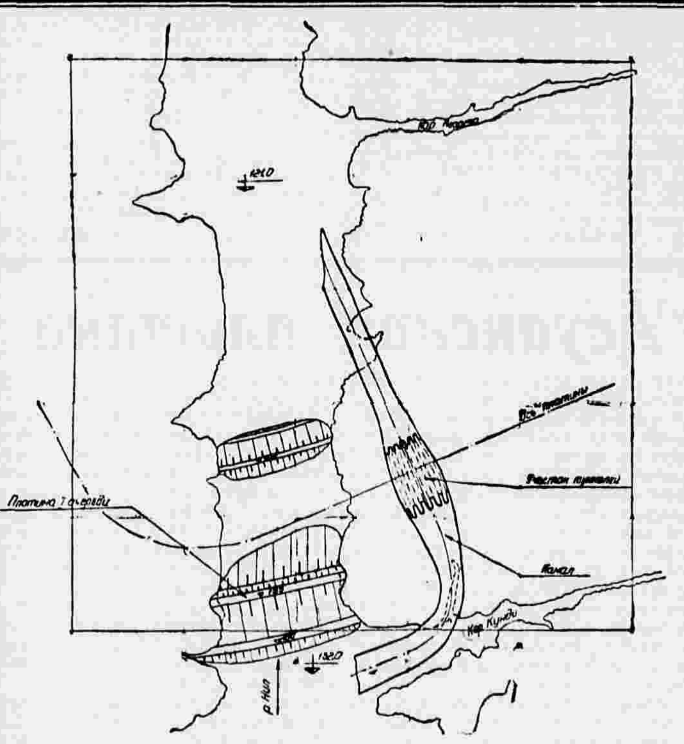
При плотине будет построена гидроэлектростанция мощностью 2.080 тысяч киловатт с годовой выработкой в 10 миллиардов киловатт-часов электроэнергии. Получение этой электроэнергии на много лет покроет прирост электрических нагрузок Египта.

На базе дешевой гидравлической энергии быстрее будет развиваться молодая промышленность Египта, будут обеспечены энергоснабжением насосные станции оросительных каналов, создаются благоприятные условия для получения необходимых стране азотных удобрений, для развития электродоменного производства и других разделов электрометаллургии.

Регулирование стока Нила значительно улучшит судоходные условия по реке и будет способствовать дальнейшему развитию водного транспорта.

По подсчетам экономистов ОАР, все затраты на строительство высотной Асуанской плотины окупятся в 1—2 года за счет экономического эффекта в сельском хозяйстве и промышленности. Национальный доход Египетского района ОАР за счет выгод от постройки высотной плотины возрастет на 45 процентов.

По поручению египетского правительства в 1952 году фирма «Хохтиф и Дортмунд Юнион» (ФРГ) составила схематический проект плотины. Было разработано два варианта плотины, принципиально по-разному решавшие основной вопрос — о мерах защиты от фильтрации через основание плотины.



Советский проект высотной Асуанской плотины.

В 1954 году приглашенная правительством Египта международная комиссия экспертов в составе профессоров Терцаги, Стила, Штрауба (США), Коина (Франция) и Пруста (ФРГ) провела экспертизу проектов высотной Асуанской плотины, составленных фирмой «Хохтиф и Дортмунд Юнион», и отвергла оба предложения по конструкции плотины.

Международная комиссия экспертов предложила свой вариант плотины, в основу которого было положено устройство в основании плотины противофильтрационной завесы на глубину до 200 метров, создаваемой путем бурения скважин и инъекции через них в песчано-гравийную толщу цементно-глинистого раствора. В результате проведения этого мероприятия фильтрационная способность грунта, в который сделана инъекция цементно-глинистого раствора, повышается до 100 раз. В 1954 году это предложение еще слабо было подкреплено практикой проведения подобных работ. В настоящее время накоплен достаточный опыт проведения таких работ. С такой завесой построены плотина Сер-Пуансен во Франции высотой около 100 метров и большая плотина в Канаде, а также проведены опытные работы на месте строительства Асуанской плотины, показавшие хорошие результаты.

Разработка проекта плотины по предложению Международной комиссии экспертов была передана другой проектной организации—английской фирме «Александр Гибб», проектировавшей в прошлом большое количество гидротехнических сооружений на Ниле и других реках Африки и Азии. Исследовательские работы для обоснования проекта были сданы крупнейшей фирме Франции, производящей проектные и исследовательские работы для гидротехнического строительства,— фирме «Сугреа». К 1958 году эти две фирмы выполнили проект плотины первой очереди и водосбросных сооружений при ней.

По проекту высотная Асуанская плотина должна строиться в существующем водохранилище старой Асуанской плотины, в 6—7 километрах от последней.

Водохранилище старой Асуанской плотины имеет небольшую емкость, при которой не представляется возможным регулировать сток Нила в необходимых пределах. Эта плотина была построена в 1905 году и после два раза надстраивалась. Дальнейшее повышение плотины до необходимой высоты не представляется возможным по топографическим условиям прилегающей местности.

В месте строительства высотной Асуанской плотины Нил протекает в скальном каньоне шириной около 600 метров.

В каньоне имеется древняя промоина, заполненная на глубину в 200 метров песком, гравием и илом. Таким образом, основанием плотины будут служить песчано-гравийные отложения с прослойками ила. Максимальная высота плотины будет 110 метров. Для столь высокой плотины описанное выше качество основания не может считаться благоприятным. На этом основании может быть построена распластанная плотина из местных материалов— камня, песка и глины.

Общая длина плотины вместе с береговыми участками составит около 5 километров. Высота плотины на береговых участках будет доходить до 40—50 метров.

Второй особенностью создания этой плотины будет ее строительство в существующем водохранилище с глубиной воды в 35 метров. Плотина будет строиться без *осушения основания*, путем отсыпки камня и песка в воду. Строительство подводной части плотины при столь большой глубине воды представляет очень большие трудности и во многом определяет конструкцию плотины.

Строительство плотины осложняется также необходимостью беспрепятственного удовлетворения нужд орошения водой из существующего водохранилища.

В составе работ первой очереди проектом, составленным по рекомендациям Международной комиссии экспертов фирмой «Александр Гибб», предусматривалась постройка плотины в русле реки Нила высотой 50 метров и на правом берегу реки — 7 водосбросных туннелей, рассчитанных на пропуск воды в период паводков до 11 тысяч кубических метров в секунду. Плотина проектировалась каменнонабросной с общим объемом 6,7 миллиона кубометров, сложного профиля с устройством двухслойного фильтра по всему периметру каменной наброски. Плотина первой очереди является частью высотной плотины, полная высота которой будет достигать 110 метров.

(Окончание на 6-й стр.)

ЧУДЕСНАЯ ВЫСТАВКА

Вчера гостеприимно распахнула свои двери перед первыми посетителями необыкновенная выставка, превратившая Центральный выставочный зал на Манежной площади в сказочный дворец хрусталя.

На открытие выставки «Чехословацкое стекло» прибыла правительственная делегация Чехословакии, возглавляемая заместителем председателя правительства республики Л. Янковцовой. Присутствует посол Чехословакии в СССР Р. Дворжак. Гостей тепло приветствовал министр культуры СССР Н. А. Михайлов. Он отметил большое значение выставки для дальнейшего укрепления дружбы и культурных связей между народами Чехословакии и СССР и выразил уверенность, что волшебная красота чехословацкого стекла привлечет всеобщий интерес.

Впервые в мире так широко демонстрируется талантливое искусство мастеров стекла Чехословакии. Сценаристы, архитекторы, художники проявили поистине неистощимую энергию при оформлении выставки. Здесь каждый экспонат «играет», искрится, привлекая к себе внимание.

Вот зал истории. «Гидами» при путешествии в прошлое служат сами изделия. Они красноречиво рассказывают, как на протяжении столетий росло мастерство чехословацких умельцев, а вместе с ним и слава чешского стекла.

Область применения стекла в наши дни поистине безгранична. Фантастическое «дерево» показывает, что можно сделать из стекла. На его «ветвях» — колбы, что мы встречаем в научных лабораториях, оптическое и прокатное стекло, хрустальные кубки, чудесные украшения.

От «дерева» через зеркальный лабиринт — комнату смеха, где царит особое оживление, посетитель входит в зал, полный изящных вещей. Это — художественное и бытовое стекло. Хрустальные вазы и кубки словно сплетены из кружев. Граненое, цветное стекло, расписанное, позолоченное — и все это в самых разнообразных формах. Оригинальны фонтан из стекла, большие песочные часы, в которых вместо песчинок переливается разноцветный бисер.

Чехословацкие мастера открыли стеклу широкую дорогу в мир техники.

В одной из стеклянных колб кипит вода. Стекло колбы — необычное, оно электропроводное. Чехословацкие умельцы научились делать из стекла даже мебель. Изящные легкие кресла из стеклопласта окрашены в яркие нарядные цвета.

Примечателен полиэкран — одна из новейших систем кинематографической проекционной техники. Зритель видит изображение одновременно с пяти экранов.

Чудесная необыкновенная выставка! Она говорит о талантливости, трудолюбии, мастерстве и высокой культуре чехословацкого народа.



Веселые, занимательные путешествия совершают наши ребята на детских железных дорогах. Вот одна из них — Малая Октябрьская в Ленинграде. Юные пассажиры отправляются в «далекий» путь от станции Кировская до станции Зоопарк. Фото Н. Карасева.



Экипаж самолета «ТУ-104Б», установивший рекорд скоростного полета. Слева направо: ведущий инженер **В. Н. Бендеров**, командир экипажа **В. Ф. Ковалев**, бортрадист **К. А. Щербаков**, второй летчик **А. А. Ефимов**, бортмеханик **Ф. К. Одиноков**, штурман **П. К. Руднев**. Фото Г. Омельчука.

* * *

Рекорд высоты, рекорды скорости!

Две тонны груза на высоте 20 километров. Околозвуковая скорость полета с грузом 15 тонн

Изо дня в день советские летчики приумножают славу нашей Родины. Недавно страна узнала о замечательном полете подполковника В. П. Смирнова, который на самолете РВ с коммерческим грузом в одну тонну достиг высоты 20.300 метров. На днях на этом же самолете РВ — цельнометаллическом моноплане с двумя мощными реактивными двигателями — показаны новые, еще более замечательные результаты. Взлетев ранним утром с одного из подмосковных аэродромов, В. П. Смирнов, имея на борту своей машины коммерческий груз весом в две тонны, в весьма короткое время достиг высоты 20.200 метров. В таблице рекордов ФАИ не записано имя ни одного летчика, который бы поднял столь большой груз на такую высоту.

Новый выдающийся полет В. П. Смирнова протекал, как и прежний, по заранее разработанному и тщательно продуманному плану. Летчик, начиная от взлета и до посадки, строго выдерживал рекомендованный ему режим полета. Находясь в воздухе, он все время поддерживал радиосвязь с землей. Несмотря на то, что теперь машина несла в грузовом отсеке фюзеляжа не тысячу, как в прежнем полете, а две тысячи килограммов свинцовых чушек, она уверенно набирала высоту. Вот уже перейден порог стратосферы, а приборы показывают, что самолет продолжает идти вверх, как бы врезаясь все глубже и глубже в темный небосвод.

— Высота — двадцать тысяч метров, — доложил В. П. Смирнов на командный пункт.

Пройдя еще несколько вверх и достигнув высоты 20.200 метров, летчик перевел машину в горизонтальный полет. Затем, получив распоряжение с земли, он повел ее на посадку.

В авиационных кругах этот новый высотный полет с большим грузом на борту самолета справедливо расценивается и как яркое свидетельство исключительного мастерства советского летчика, и как свидетельство высоких летно-технических качеств самолета, созданного руками советских конструкторов и работников нашей промышленности.

Как известно, достижение больших стратосферных высот на современных реактивных самолетах зависит от многих факторов: аэродинамических качеств машины, мощности установленных на ней двигателей, от экономичности этих двигателей и их способности бесперебойно работать в разреженной атмосфере. Из нового достижения, установленного летчиком В. П. Смирновым, видно, что советский самолет, на котором он поднимался в воздух, является примером удачного сочетания как этих, так и других качеств, определяющих высокие возможности дальнейшего проникновения в стратосферу, подъема в нее больших грузов.

Советские самолетостроители вправе гордиться и другой замечательной машиной — «ТУ-104Б», на которой вчера было установлено пять новых рекордных достижений скорости полета с большим коммерческим грузом на борту. Ранним утром «ТУ-104Б», управляемый В. Ф. Ковалевым, бывшим летчиком дальней авиации и имеющим на своем счету около двухсот боевых вылетов, поднялся в воздух. В его грузолюках, в багажном отделении и в пассажирской кабине находилось полтысячи 30-килограммовых гирь, составлявших коммерческий груз весом в 15 тонн.

Имя летчика В. Ф. Ковалева почти два года тому назад было несколько раз вписано в таблицу ФАИ. Он, в частности, является обладателем четырех мировых рекордов скорости полета, равной 970,8 километра в час, установленной на самолете «ТУ-104А» с коммерческим грузом весом в одну, две, пять и десять тонн. Вчера нагрузка самолета была увеличена в полтора раза. С такой «ношей» на установление рекорда скорости не летал еще ни один самолет в мире!

В 6 часов 50 минут утра, выйдя на исходный пункт маршрута — Астрономический институт имени Штернберга, — машина взяла курс на Оршу. Замкнутая трасса Москва — Орша — Москва является зарегистрированной в ФАИ тысячекилометровой мерной базой. «ТУ-104Б» шел на высоте 6.500 метров, то за облаками, то в облаках. В районе Орши в разрывах облачности мелькнула земля — спортивные комиссары, следящие за полетом, сообщили экипажу, что они видят самолет и засекли его не только приборами, но и визуально.

— Для того, чтобы на развороте не потерять много времени, — сказал, делясь впечатлениями о полете, ведущий инженер В. Н. Бендеров, — надо было максимально уменьшить радиус разворота. И наши летчики смело пошли на это.

Высокие качества машины и мастерство экипажа позволили развернуться на обратный курс быстро. С креном в 60 градусов и большой, возникшей в этот момент, перегрузкой «ТУ-104Б», описав в небе полукруг радиусом менее пяти километров, лег на обратный курс.

И вот путь пройден. Пройден в рекордно короткое время. Замкнутую тысячекилометровую трассу Москва — Орша — Москва самолет пролетел за 59 минут, показав среднюю скорость 1.015,8 километра в час. Такой околозвуковой скорости полета с грузом в 15 тонн не достигал еще ни один летчик в мире!

Материалы о новых выдающихся достижениях и летчика В. П. Смирнова, и экипажа «ТУ-104Б» во главе с летчиком В. Ф. Ковалевым, совершившего полет с коммерческим грузом в 15 тонн со скоростью 1.015,8 километра в час, а также превышенные им показатели мировых рекордов скорости полета с грузом в одну, две, пять и десять тонн передаются в Международную авиационную федерацию для регистрации их в качестве новых мировых рекордов.

Н. ДЕНИСОВ.

МАНИФЕСТАЦИЯ МИРА И ДРУЖБЫ

Вчера в Вене, на фестивале

Конец первой недели Всемирного фестиваля молодежи и студентов ознаменовался грандиозной манифестацией за мир и дружбу.

Манифестация началась одновременно с двух мест Вены. По пути следования обеих колонн собрались десятки тысяч венцев. Возгласами одобрения и приветствия, горячими аплодисментами они выражали свою солидарность с посланцами молодежи всего земного шара. То и дело на улицах звучат лозунги: «Мир и дружба!», «Долой атомное оружие!».

Участники шествия заполнили огромную площадь Хельденплац. Обступившие площадь здания выглядят молодо и красочно. Развеваются разноцветные флаги. Временная эстрада украшена полотном картины Пабло Пикассо, написанной к фестивалю. На ней изображен хоровод молодежи с цветами, пляшущей под крыльями белоснежного голубя мира. Рядом висит эмблема, символизирующая дружбу людей всех стран: переплетенные в крепком пожатии черные, белые и желтые руки.

Площадь шумит, словно морской прибой. Не прекращаются тысячеголосые возгласы: «Мир!», «Дружба!». То тут, то там возникает песня. Но вот все затихает. Над площадью плывут торжественные звуки бетховенской увертюры «Эгмонт».

К микрофону подходит молодая француженка Хелен Люк. От имени международного комитета фестиваля она приветствует собравшихся. Девушка взволнованно говорит о том, что манифестация еще более укрепит решимость молодежи в ее борьбе за мир, против атомного оружия. Слова Хелен Люк то и дело заглушаются громом аплодисментов.

Под ярким светом прожекторов на сцене выступает танцевальная группа молодых суданцев. От их выступления веет обычаями и зноем далекой Африки. С большим чувством известный западногерманский артист Клаус Кинский читает антивоенное стихотворение Бертольда Брехта. Объединенный хор студентов Советского Союза и ГДР и хор из Бразилии поют песни о мире. Танцуют посланцы великого Китая.

И вновь на площади воцаряется тишина. У микрофона — японская девушка Кацука Карасимо — одна из немногих уцелевших после взрыва американской атомной бомбы, сброшенной на Хиросиму.

Тихим голосом Кацука Карасимо рассказывает о том черном дне. Каждое слово очевидца ужасающей трагедии отдается болью в сердцах молодых людей.

— Каждую неделю в Японии, — говорит она, — умирает одна из жертв атомного взрыва. Мирное сосуществование — единственный путь к тому, чтобы на земле никогда не повторялась трагедия Хиросимы и Нагасаки!

Митинг подходит к концу, когда на сцене появляется встреченный долгими, бурными аплодисментами великий американский певец и общественный деятель Поль Робсон. Он только сегодня прилетел в Вену. На аэродроме в беседе с нами он заявил:

— Я счастлив присутствовать на встрече молодежи всего мира. Очень рад, что фестиваль проходит успешно, иначе и не могло быть, поскольку молодежь мира так страстно стремится к счастью.

Робсон исполняет негритянские песни, песни Америки и, наконец, «Песню мира» Д. Шостаковича.

Манифестация заканчивается. Она вселила в молодежь новые силы, вдохновила ее на трудную, но благородную борьбу за упрочение мира.

Общность юных сердец вызывает озлобление всей мировой реакции. В Вене находится более 1.000 корреспондентов буржуазной прессы, специально присланных на фестиваль. Они своими глазами видят, что всемирная встреча молодежи проходит с огромным успехом. Но лишь немногие пишут о ней правду. Большинство же, не желая признать огромный успех фестиваля, высасывает из пальца грязные небылицы о празднике юности. Право же, плохи дела у редакторов тех газет, которые печатают подобные «сообщения».

М. ПОДКЛЮЧНИКОВ,
В. ПЕТРУСЕНКО.
(Спец. корр. «Правды»).

г. Вена, 1 августа.

Завтра открывается Международный кинофестиваль

Завтра в Москве во Дворце спорта состоится торжественное открытие Московского Международного кинофестиваля. Это крупное событие в жизни нашей страны и в жизни мирового искусства.

Директор-распорядитель английской компании «Рэнк организейшн лимитед» Джон Девис заявил:

«Я приветствую любые пути распространения хороших фильмов во всем мире, и, помоему, Международный кинофестиваль явится определенным шагом в достижении этой цели.

Я верю, что мир укрепляется, а взаимопонимание людей улучшается по мере того, как они все больше и больше узнают друг друга. Кино в этом отношении является лучшим средством общения».

Международный кинофестиваль проводится под лозунгом: «За гуманизм киноискусства, за мир и дружбу между народами!». К нам на широкопредставительный форум киноискусства съезжаются многие крупные мастера кино разных стран. Гостями Москвы будут режиссеры, артисты, критики.



На снимке — участники кинофестиваля (слева направо): член жюри режиссер Кристиан Жак (Франция), член жюри главный редактор документальных фильмов Гао Вэй-цзинь и известный киноактер Цуй Вэй (Китай).



На Днепре. Фото М. Агеева.

Со всех концов страны

Мощный нефтяной фонтан забил на новом участке Заглядинской площади в Оренбургской области. Ежесуточно на поверхность поступает более 200 тонн чистой нефти. Такого дебита еще не знала история бугурусланских промыслов.

Первый беспосадочный пассажирский рейс Фрунзе — Москва совершил вчера турбовинтовой самолет «ИЛ-18». Маршрут пройден за 5 часов 30 минут. Самолет вел экипаж под командованием лучшего киргизского летчика Бакиша Баялинова.

СПУТНИК В ПОЛЕТЕ

На шесть часов утра 2 августа третий искусственный спутник совершил 6.255 оборотов вокруг Земли. 4 августа спутник можно наблюдать утром от 32 до 66 градуса северной широты и вечером от 25 южной до 66 градуса северной широты. (ТАСС).

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ.

РАДИО

2 августа

ПЕРВАЯ ПРОГРАММА. 9.30 — Радиожурнал «Наука и техника». 10.30 — Молдавская народная музыка. 11.00 — «Говорит Пекин...». 11.30 — Концерт Ансамбля песни и пляски детей железнодорожников. 12.20 — Выступление участников художественной самодеятельности железнодорожников. 13.05 — Б. Пасман «Случай в тайге». Радиоспектакль. 14.05 — Е. Дубровин «Подвиг машиниста». Очерк. 14.35 — «Шагай, комсомолия!» Радиокомпозиция. 15.30 — Радиорассказ О. Куденко «Я в него верю». 16.15 — Концерт для советских воинов. 17.00 — Выступление радиокомментатора по внешнеполитическим вопросам. 17.15 — Радиожурнал «Веселый спутник». 18.00 — Концерт по заявкам железнодорожников. 18.30 — Репортаж «С микрофоном по родной стране». 19.30 — Репортаж о футбольном состязании между командами «Сборная СССР» — «Сборная Румынии». 20.15 — Радиообозрение «По театрам и концертным залам Москвы». 21.30 — Репортаж «На Венском фестивале».

ВТОРАЯ ПРОГРАММА. 10.30 — Передача «Люди советской науки». 11.30 — Н. Растрепин «На дальнем притоке Дона». 11.50 — Комическая опера И. Штрауса «Цыганский барон». Трансляция из Музыкального театра имени Станиславского и Немировича-Данченко. 16.45 — Трансляция концерта из Ленинграда. 18.30 — Репортаж о футбольном состязании между командами «Сборная СССР» — «Сборная Румынии». 19.20 — П. Мериме «Рай и ад». Радиоспектакль. 21.00 — «Говорит Прага...». 21.30 — Оперетта Лепина «После свадьбы». 23.30 — Русская камерная музыка.

ТЕЛЕВИДЕНИЕ

2 августа

ПЕРВАЯ ПРОГРАММА. 11.10 — «Занимайтесь физкультурой!». 11.40 — Мультипликационный фильм «В некотором царстве». 12.25 — Навстречу Международному кинофестивалю. «Дворцы и хижины» (2-я серия) — художественный фильм (ГДР). 14.00 — Первенство СССР по академической гребле. 16.00 — Выступление участников армейской художественной самодеятельности. 17.00 — Спортивная передача. 19.00 — «На стальных магистралях страны». 19.30 — Концерт по заявкам железнодорожников. 20.30 — Навстречу Международному кинофестивалю. «Скрытые настроения» — художественный фильм (Япония). 21.35 — Эстрадно-танцевальный вечер. 22.50 — Последние известия.

ВТОРАЯ ПРОГРАММА. 18.50 — Передача для школьников. «От чугунки до атомовоза». 19.20 — Навстречу Международному кинофестивалю. «Шляпа пана Анатоля» — художественный фильм (Польша). 20.50 — Спортивная передача. 21.20 — Хроникально-документальный фильм «Дружба — фрейндшафт».

В театрах Москвы

(Начало спектаклей: дневных — в 12 час., вечерних — в 7 час. 30 мин.)

СВЕРДЛОВСКИЙ ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР (в помещении МХАТ — ул. Москвина, 3) — днем и вечером — **Юпитер смеется**; в помещении Театра им. Евг. Вахтангова — **Эрнани**. Спектакль, перенесенный с 24 июля. Билеты действительны.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ТЕАТР МУЗЫКАЛЬНОЙ КОМЕДИИ (в помещении филиала Большого театра) — днем — **Люблю, люблю...**; вечером — **Только мечта.**

ТЕАТР им. СТАНИСЛАВСКОГО и НЕМИРОВИЧА-ДАНЧЕНКО — днем — **Цыганский барон**; вечером — **Чио-Чио-Сан.**

ТЕАТР САТИРЫ (в помещении Зеркального театра сада «Эрмитаж») — **Золотой теленок**; в помещении Летнего театра ЦПКиО им. Горького — **Свадебное путешествие.**

Высотная Асуанская плотина

(Окончание. Начало на 5-й стр.)

Водосбросные туннели проектом намечались шириной 15,5 метра, высотой 16,5 метра и общей протяженностью 13,2 километра с объемом скальных разработок свыше одного миллиона кубометров. Для возведения туннелей, подошва которых предусматривалась ниже горизонта воды в реке на 30—40 метров, необходимо ограждение входных и выходных порталов специальными земляными и бетонными плотинами-перемычками высотой до 40 метров.

Ознакомление с проектом, составленным фирмой «Александр Гибб», показало, что богатый опыт крупного гидротехнического строительства, накопленный в СССР, в нем не получил отражения.

Некоторые из принятых в этом проекте технических решений могли создать значительные трудности при производстве работ. Это, например, касается осуществления в короткие сроки огромного комплекса подземных, скальных работ, особенно если учесть, что туннели заложены намного ниже горизонта воды в реке и в них будет большой приток воды. Следует отметить, что по объемам и по характеру работ намечавшиеся проектом подземные сооружения первой очереди Асуанской плотины не имеют прецедента в мировой практике гидростроительства. Серьезную техническую проблему представляет устройство высоких перемычек для ограждения туннелей. Чрезвычайно сложным является и достижение качественной укладки двух миллионов кубометров фильтровых материалов под воду на глубину до 35 метров.

В эксплуатационных качествах запроектированных сооружений также имелись слабые стороны. Стальные затворы, преграждающие ток воды в туннелях, несмотря на большой объем исследовательских работ, выполненных фирмой «Сугреа», не удалось избавить от быстрого разрушения кавитационными силами. Устройство туннелей приводило бы к потере на 100 тысяч киловатт в мощности гидроэлектростанции при старой Асуанской плотине.

В соответствии с соглашением, заключенным между Советским правительством и Правительством ОАР об оказании СССР экономической и технической помощи Объединенной Арабской Республике при строительстве первой очереди высотной Асуанской плотины, в СССР в короткий срок должен был быть составлен проект организации работ по строительству плотины, необходимый для выявления строительного оборудования, поставляемого из СССР. Эта работа была поручена специалистам проектного института «Гидропроект» имени С. Я. Жук Министерства строительства электростанций.

Учитывая изложенные выше трудности строительства плотины по имевшемуся проекту и эксплуатационные недостатки запроектированных сооружений, «Гидропроект» Министерства строительства электростанций, разрабатывая проект организации работ по имеющемуся проекту плотины, счел необходимым найти более прогрессивные технические решения по плотине и водосбросным сооружениям. Советскими специалистами было просмотрено несколько возможных решений основных сооружений первой очереди высотной Асуанской плотины с учетом имеющегося в Советском Союзе опыта. В результате этих работ были внесены следующие предложения.

1. Заменить семь туннелей общей протяженностью 13,2 километра одним открытым каналом длиной около двух километров, что значительно упрощает производство работ, исключает необходимость строительства высоких плотин-перемычек и дает возможность в более короткий срок осуществить строительство. При этом также не будет снижения мощности гидроэлектростанций при старой Асуанской плотине.

2. Изменить схему расположения водосбросных затворов, благодаря чему значительно уменьшается напор, действующий на затворы, исключается разрушение их кавитационными силами и эксплуатация этих затворов становится надежной.

3. Упростить конструкцию плотины первой очереди. Предусмотренный в старом проекте очень сложный в практическом осуществлении профиль каменнонабросной плотины первой очереди с фильтрами заменен более простым — из каменной наброски, замываемой песком и пригружаемой песчаными призмами, выполняемыми с помощью гидромеханизации. Возможность постройки каменнонабросной плотины на песчаных грунтах без устройства обратных фильтров, заменяемых замывом пустот в каменной наброске песком, освобождает строительство от укладки свыше миллиона кубических метров фильтров под воду на глубину до 35 метров. Для качественной укладки фильтров необходимо было бы создать специальное, нестандартное оборудование, на проектирование и изготовление которого потребовалось бы не менее полутора лет. Предложения советских специалистов избавляют строителей от затраты излишних средств и времени, с которыми пришлось бы столкнуться при осуществлении старого проекта.

Предложение по замыву каменной наброски песком придает ей новые качества как по фильтрационным свойствам, так и по конструкции сопряжения с песчаным основанием. По этому новому перспективному техническому решению приоритет полностью принадлежит советским специалистам.

Подсчеты показали, что проект, разработанный советскими специалистами, обеспечивает снижение стоимости строительства сооружений первой очереди на 15 процентов, или на сумму порядка 6 миллионов египетских фунтов, и дает возможность сократить срок строительства примерно на год.

При составлении проекта первой очереди высотной Асуанской плотины у советских специалистов возник ряд ценных предложений по проекту всей плотины.

Для экспертизы советского проекта Министерством строительства электростанций были привлечены крупнейшие специалисты нашей страны, подтвердившие правильность предложенных «Гидропроектом» решений.

Проект организации работ по первоначальному варианту плотины, а также весь комплекс проектных и исследовательских работ по новому варианту были выполнены институтом «Гидропроект» Министерства строительства электростанций в течение трех месяцев. К концу этого периода в СССР для ознакомления с проведенными работами прибыла делегация экспертов ОАР из 8 человек во главе с министром общественных работ Египетского района ОАР Муса Арафа.

Специалисты ОАР рассмотрели выполненные проекты, а также посетили Научно-исследовательский сектор «Гидропроекта», где ознакомились с экспериментальными исследованиями, поставленными на крупных моделях, и совершили поездку на строительства Сталинградской и Кременчугской ГЭС и на Волжскую ГЭС им. В. И. Ленина.

В начале июня месяца группа советских гидростроителей и проектировщиков с законченными проектными материалами выехала в Каир для подробного обсуждения проекта на месте. Для участия в рассмотрении проекта правительством ОАР были приглашены эксперты из Международной комиссии консультантов, а также от фирм «Александр Гибб» и «Сугреа», составлявших первоначальный проект и проводивших исследовательские работы по нему. Кроме того, в экспертной работе активное участие приняли египетские инженеры из Управления высотной Асуанской плотины и Комитета по строительству плотины.

В процессе творческого сотрудничества при анализе проекта группа египетских специалистов, возглавляемая министром Муса Арафа и доктором Хасаном Заки, и иностранные консультанты выдвинули ряд дополнительных предложений, направленных на дальнейшее усовершенствование проектируемых сооружений, их упрощение и удешевление.

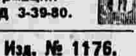
После всестороннего рассмотрения представленных советской стороной и западноевропейскими фирмами материалов, которое продолжалось около трех недель, Высший комитет по строительству Асуанской плотины высказался за советский проект, предусматривающий замену туннелей каналом, дающий новую компоновку водосброса с затворами, не подверженными разрушению от воздействия кавитации, с применением нового технологического приема в виде замыва пустот в камне песком, исключающего необходимость устройства фильтров, как наиболее экономичный и обеспечивающий существенное упрощение строительства и сокращение сроков работ. Президент ОАР г-н Насер утвердил это решение и, таким образом, первая очередь высотной Асуанской плотины будет осуществляться по советскому проекту. Начало строительства правительством ОАР намечено на конец 1959 года.

Помимо проектных вопросов, в процессе совместной работы египетских и советских специалистов были обсуждены вопросы поставки в ОАР строительного оборудования, вопросы организации на строительной площадке в Асуане крупных экспериментальных работ по замыву насыпи из камня песком, вопросы дальнейших инженерно-геологических изысканий в долине Нила на участках запроектированных сооружений, а также вопросы командирования советских специалистов для оказания технической помощи при строительстве плотины.

По всем этим вопросам при переговорах, проходивших в дружеской обстановке, были достигнуты положительные результаты, заложившие твердую основу дальнейшего плодотворного сотрудничества между египетскими и советскими специалистами.

У нас нет сомнений в том, что в самом недалеком будущем усилиями египетских работников, инженеров и ученых при технической помощи Советского Союза в долине Нила будет построено крупнейшее в Африке гидротехническое сооружение, которое заставит одну из величайших рек мира служить на благо и процветание народа Объединенной Арабской Республики.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: МОСКВА, Д-47, Ленинградский проспект, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 1-73-86; Партийной жизни — Д 1-52-48; Пропаганды марксистско-ленинской теории — Д 1-11-95; Промышленности, транспорта и товарооборота — Д 3-11-01; Сельскохозяйственного — Д 3-10-85; Иностранных отделов — Д 3-11-07; Социалистических стран — Д 1-40-81; Писем и массовой работы — Д 3-15-69, Д 3-37-32, Д 3-31-54; Местных корреспондентов — Д 3-10-82; Информации — Д 3-15-80; Литературы и искусства — Д 3-11-13; Прессы — Д 3-10-81; Критики и библиографии — Д 3-30-66; Науки, школ и вузов — Д 3-10-80; Военного — Д 3-37-74; Пресс-бюро — Д 3-15-60; Секретариата — Д 3-15-64; Отдела объявлений — Д 3-39-00; Экспедиции — Д 3-39-80.



Б 04041. Ордена Ленина типография газеты «Правда» имени И. В. Сталина. Изд. № 1176.